

アメリカ海上物品運送人の責任制限制度 における「公平な機会法理」の新展開

姜 恩 英

はじめに

- 1 1936年海上物品運送法 4 条 5 項の適用における「公平な機会法理」の展開
 - (1) 「公平な機会法理」の由来
 - (2) 海上物品運送法における「公平な機会法理」の登場
- 2 1980年代の「公平な機会」付与の判断をめぐる解釈の対立
 - (1) 第 9 巡回区控訴裁判所の「荷送人の了知」に基づく厳格な解釈
 - (2) 第 5 巡回区控訴裁判所の「公平な機会の存在」に基づく解釈の緩和
- 3 1990年代の第 9 巡回区控訴裁判所の解釈の変化
 - (1) 「公平な機会法理」に対する学説の批判と判例への影響
 - (2) 「公平な機会」付与の判断基準の解釈による緩和
- 4 その他の控訴裁判所における「公平な機会法理」からの脱却
 - (1) 第 1 巡回区控訴裁判所の判例
 - (2) 第 3 巡回区控訴裁判所の判例

おわりに

はじめに

1924年ハーグ・ルール（船荷証券統一条約） 4 条 5 項は、「包・単位」を基準とする海上物品運送人の責任制限制度を定めつつ、「物品の性質〔種類〕および価額が荷送人より船積み前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合には」、運送人の責任制限が排除されるとのただし

書きを規定している。このハーグ・ルールを摂取して制定されたアメリカの1936年海上物品運送法（Carriage of Goods by Sea Act, 1936）は、その4条5項において条約規定と同様の運送人の責任制限制度を定めている。すなわち、「物品の性質〔種類〕および価額が荷送人より船積み前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合を除き」、運送人は、物品の滅失または損傷について責任限度額を超えては責任を負わない（海上物品運送法4条5項）。

ところが、1970年代以降のアメリカ裁判所は、この法定の責任制限制度の適用につき、運送人は荷送人に対し（責任制限を排除するための）物品の高い価額（真価）を通告する「公平な機会」を付与しなければならないという制約を加えている。言い換えれば、荷送人に対する「公平な機会」の欠如は、運送人が責任制限の利益を享受することができないという効果を生じさせている。これは、アメリカの海上物品運送法においても、同法が採り入れているハーグ・ルールにおいても、その根拠となる明文の規定は存在せず、いわゆる「公平な機会法理」（fair opportunity doctrine）に基づくアメリカ裁判所の独自の解釈であるといえる。

アメリカ裁判所による「公平な機会法理」そのものについては、すでに日本では1980年代の先行研究によって紹介されている。しかし、その後、「公平な機会」の付与を判断する基準に変化が生じ、さらに「公平な機会法理」からの脱却すらみられる。このような解釈の変化が実務に及ぼす影響は大きいものと思われる。そこで、本稿では、まずアメリカ裁判所の独自の解釈について、「公平な機会法理」の由来を踏まえ、海上物品運送法における同法理の展開過程から歴史的背景を考察する。そのうえで、解釈の変化の契機になったと考えられる学説を概観するとともに、いかなる場合において運送人による「公平な機会」の付与があったと判断されるのかについて、その判断基準を中心に、1980年代と1990年代以降のアメリカ判例を分析の対象としながら、「公平な機会法理」をめぐる裁判所の解釈の変化を明らかにしてみたい。

1 1936年海上物品運送法 4 条 5 項の適用における 「公平な機会法理」の展開

1974年、第 9 巡回区控訴裁判所の Tessler Bros (B.C.). Ltd. v. Italpacific Line 事件判決⁽¹⁾（以下、「Tessler Bros 事件判決」という。）において、運送人が海上物品運送法 4 条 5 項の利益を享受するためには、荷送人に対して高い価額を通告するための「公平な機会」を与えなければならないと判示され、その後、4 条 5 項を適用するための前提条件として、運送人に「荷送人に対する公平な機会の付与」を求める判例が次々と現れた。

ここでは、「公平な機会法理」の起源となる「料率選択権法理」および「公平な機会」という語の登場する過程を概観したうえで、Tessler Bros 事件判決の概要をみることにしたい。

（１）「公平な機会法理」の由来

アメリカでは、1924年ハーグ・ルールおよび1936年海上物品運送法が制定される前、運送人またはその使用人などの過失の結果による責任を軽減する試みとして、損害賠償額（＝責任額）を一定額に制限する約款⁽²⁾を設けた運送証券⁽³⁾が用いられた。たとえば、海上物品運送などにおいて発行された船荷証券には、運送品の価額または運送人の責任額が一定額を超えない旨を定めた約款（前者を「価額合意約款」(agreed valuation clause) といい、後者を「責任制限約款」(limited liability clause)⁽⁴⁾という。）が挿入されていた。とくにその当時は、一般的に「1 包あたり100ドル」という基準を用いることが多く、また荷送人が物品の価額を通告することによって運送人の賠償額を加重できるとする文言もみられた。このような約款は、運送人の責任制限制度を採用していない1893年ハーター法においても有効なものとされ、実際、運送人は責任額を「1 包あたり100ドル」に制限することができた。⁽⁶⁾ハーター法 1 条により、運送人の過失による物品の滅失または損害に対する責任の

減免が禁じられていたにもかかわらず、アメリカ裁判所が運送人の責任額を⁽⁷⁾軽減する約款の有効性を認めたその根拠は、荷送人に対して運送人の責任額に関連する運賃率の選択権を付与しなければならないという「料率選択権法理」(choice of rate doctrine)⁽⁸⁾の採用にあった。これは、鉄道運送人の過失による競走馬の死亡などの損害に対して、価額合意約款の援用による運送人の責任制限が最初に認められた1884年 Hart v. Pennsylvania Railroad 事件⁽⁹⁾判決(以下、「Hart 事件判決」という。)などによって形成されたものである。⁽¹⁰⁾約款によって合意された運送品の価額を基準とする運賃率と、その他の高い価額(真価)を基準とする運賃率の選択権が荷送人に付与されたときに限り、運送品の保険者(insurer)としての厳格責任が課せられていたコモン・キャリアは、自己の過失に起因する損害に対してもその責任を制限することが可能であった。⁽¹¹⁾

「公平な機会法理」は、この「料率選択権法理」を起源としつつ、1953年、赤帽による手荷物の滅失について州際鉄道運送人の責任制限をめぐり争いになった連邦最高裁の New York, New Haven & Hartford Railroad Co. v. Nothnagle 事件判決⁽¹²⁾(以下、「Nothnagle 事件判決」という。)において登場した「公平な機会」という表現に由来するものであるといえるので、確認してみよう。その前に、州際鉄道運送人の責任に関しては、アメリカの「州際通商法」(Interstate Commerce Act, 1887)と「料率選択権法理」との関係をもておく必要がある。すなわち、アメリカの州際商業を規律する連邦法たる「州際通商法」の「カーマック修正法」(Carmack Amendment)⁽¹³⁾が適用され、さらに「料率選択権法理」が基本法理として維持されている。⁽¹⁴⁾「州際通商法」は、州際鉄道運送における運賃差別とリベートを禁止する規制を行ったもので、⁽¹⁵⁾不公平かつ不当な運賃率の請求を抑制し、州際運送の運送賃に関する密約などからの平等を確保することを目的として、鉄道運送人は州際通商法委員会(Interstate Commerce Committee)に運賃率明細書(rate schedule)またはタリフ(tariff)を提出し、公示すべきものと規定している

(16)
(6条)。それゆえ、州際通商法の下では、料率選択権の付与は「運賃明細書への記載を要求する『規則』(regulation)に該当し」、運賃明細書に異なる料率が定められた場合には、運送人による料率選択権の付与が認定され鉄道運送人の責任制限が適法に認められる。(17)

Nothnagle 事件判決は、コネティカット州（のメリデン）からマサチューセッツ州（のフォールリヴァー）までの旅程でのコネティカット州ニューヘヴンでの乗り継ぎに際して、赤帽により集荷された手荷物が滅失したため、旅客（原告）が鉄道運送人（赤帽）を被告として615ドルの損害賠償を請求した事案に基づくものである。本件被告は、州際通商委員会に提出したタリフに基づいて、旅客が書面で高い価額を通告しない限り、鉄道運送人の責任は手荷物1個あたり25ドルに制限されると主張した。これに対して、連邦最高裁は、本件の旅程は州際通商法の適用範囲であるものの、本件手荷物の滅失はカーマック修正法が定める鉄道旅客運送による滅失ではないこと、また責任制限について再述している手荷物預かり証（baggage check）を発行していないことなどを理由として被告の主張を否定した。

なお、連邦最高裁は、1884年 Hart 事件判決などを引用しながら、鉄道運送人が価額合意約款を援用するためには、「顧客〔旅客〕が、高い運送賃か安い運送賃かを〔選択して〕支払い、それに応じる〔鉄道運送人の〕高い責任額か安い責任額かを選択する公平な機会〔傍点は、筆者による〕が付与されている場合に限って、運送人は実損額よりも低い額で適法に損害賠償額を制限することができる。」と説示した。(19)しかし、これは本件鉄道運送人の責任制限を否定する判断の直接の理由ではなく、傍論において示されたものであって、(20)「公平な機会」に関してはこれ以上の言及はなかった。

このように、本件において「公平な機会」が意味するところは明らかではないものの、Hart 事件判決が引用されていることから、州際通商委員会に提出され認可を得た有効なタリフの存在により「料率選択権法理」を維持しつつ、料率を選択する対象が旅客であったことを考慮して「公平な機会」と

いう語を用いたのであり、実質的には、料率選択権の付与と変わらないように思われる。

(2) 海上物品運送法における「公平な機会法理」の登場

海上物品運送法が適用される場合、荷送人より通告された物品の種類および価額が船荷証券に記載されている場合を除いて、運送人は同法4条5項が定める運送人の責任制限制度の利益を享受することができる。この法定の責任制限制度の適用についても、1974年第9巡回区控訴裁判所の〔判例1〕⁽²¹⁾ **Tessler Bros 事件判決**を始めとして、荷送人に対する「公平な機会の付与」という制約が加えられていることはすでに指摘したとおりである。次に、同判決の事案の概要とその意義について述べてみたい。

1) 事案の概要

本件は、イタリアからアメリカのタコマまで海上運送された本件物品（産業用ドライクリーニング機械）の荷揚げ作業過程で生じた損害について、港湾荷役業者が船荷証券上の運送人の責任制限規定を援用することができるか否か（ヒマラヤ条項の解釈）が争われた事案に基づくものである。本件船荷証券には、ヒマラヤ条項のほかに1936年海上物品運送法の適用を定める至上約款（Paramount Clause）と、運送人の責任制限に関しては、「荷送人により書面で物品の種類および500ドルを超える高い価額が通告され、かつ、これが船荷証券に記載され、追加運送賃が支払われた場合を除き」、運送人の責任は500ドルに制限される旨の条項（18条）があった。控訴裁判所は、船荷証券上のヒマラヤ条項と責任制限条項の有効性を認め、港湾荷役業者の責任制限を認めた原審の判断を支持した。

とりわけ、責任制限条項の有効性を判断するにあたって、まず裁判所は価額合意約款によるコモン・キャリアの責任制限を認めた連邦最高裁の1884年 Hart 事件判決を引用しつつ、「実際、運送人は自己の過失による責任を免れることができない。しかし、荷送人が高い運賃率を支払って、〔物品の〕高

い価額を通告し、「高い価額の損害賠償を」請求できる選択権を有する。そして、責任制限が特定の運賃率に基づく運送であることを条件とする物品の合意価額と関連している場合に、その責任の額を制限することができる。…⁽²³⁾」と説示した。さらに、州際鉄道旅客運送人の責任制限に関して争われた1953年 Nothnagle 事件判決の「旅客に対する公平な機会の付与」の必要性を指摘した傍論を引用しつつ、「実損額より低い額に責任を制限できる運送人の権利に関する重大な制約」は、荷送人が責任額の高低を選択し、それに応じる高い運送賃か低い運送賃かを支払う公平な機会を付与しなければならないことであると述べた。

このように、コモン・ロー上の責任制限が有効とされるための要件である料率選択権の付与を確認したうえで、本件の荷送人（原告＝荷主）に「公平な機会」が与えられていたか否かを判断している。この点について裁判所は、本件船荷証券の責任制限規定には、「荷送人により書面で物品の種類および……価額が通告され、……追加運送賃が支払われた場合を除く」というただし書きがあり、海上物品運送法 4 条 5 項も、これと類似の規定となっていると述べた。また、外国間の運送という理由で海上物品運送法の適用を否定し、運送人の責任制限の可否について「料率選択権法理」を採用した第 2 巡回区控訴裁判所の1953年 In re Isbrandtsen Co. v. United State 事件判決⁽²⁵⁾を引用して、裁判所は、海上物品運送法の適用を定める船荷証券の至上約款および海上物品運送法 4 条 5 項と同旨の運送人の責任制限条項は「荷送人に責任制限を回避〔排除〕する機会が付与された事実についての一応の証拠（Prima facie evidence）であり」、その機会が実際に存在しなかった事実についての立証責任は荷主にあるが、本件では「責任制限を回避する機会」が与えられなかった事実について荷主による立証責任は果たされなかったと判示した。⁽²⁶⁾

2) 判例の意義

以上みてきたように、本件は海上物品運送法が適用される場合であるにも

かかわらず、コモン・ローにおいて展開されてきた「料率選択権法理」に基づき、本件船荷証券の責任制限条項の有効性が審理されている。また、本件で引用されている1953年 Nothnagle 事件判決などは、その射程が本件に及ぶかどうかは必ずしも明らかではないといえる。これは、法定の責任制限制度（海上物品運送法 4 条 5 項）と「荷送人に対する料率選択権の付与」によって有効性が確保される価額合意約款または責任制限約款を同類のものとして考えるという⁽²⁸⁾、コモン・キャリアの責任制限に関するアメリカ裁判所の伝統的な解釈の踏襲を示唆するものであると思われる。

こうした理解を前提に、裁判所は「料率選択権法理」の適用範囲は海上物品運送法 4 条 5 項まで拡張しており、この場合は、荷送人に対して「運送人の責任制限を排除する（ための高い価額を通告する公平な）機会」を与えているか否かが問われている。つまり、同法 4 条 5 項は責任制限を排除する要件として、「荷送人による物品の価額通告」を求めているところ、荷送人が物品の実価を通告した場合、それに応じる従価運送賃が運送人から請求されるため、価額を通告する機会の付与と料率選択権の付与とは、その意味するところは同じであろう。

アメリカ裁判所では、法定の責任制限制度について「公平な機会法理」の適用の可否を検討しないまま、本件に基づく判断が相次いで示された。とりわけ1980年代には、いかなる場合において荷送人に「公平な機会」の付与があったと判断するのか、その判断基準をめぐる裁判所間で解釈の対立が生じたのである。次項では、Tessler Bros 事件判決以降の1980年代の主要判例を概観し、解釈が変更される以前の「公平な機会」付与の判断基準を確認してみよう。

2 1980年代の「公平な機会」付与の判断をめぐる 解釈の対立

アメリカ裁判所は、荷送人の価額通告による責任制限排除（海上物品運送

法4条5項1文のただし書き）に関して、荷送人に対し「高い価額を通告する公平な機会」を与える義務を運送人に負わせている。それゆえ、運送人は、責任制限制度の利益を享受するために、何らかの方法で荷送人に「公平な機会」を付与すべきであり、「公平な機会」が与えられた事実についての最初の立証責任は運送人が負担するというのがアメリカ裁判所の一致した理解であった。⁽²⁹⁾ 運送人が「公平な機会」の付与の「一応の証拠」(prima facie evidence)を提示したとき、その機会が付与されなかった事実の立証責任が荷送人に転換されることになる。⁽³⁰⁾

ところが、いかなる場合において「公平な機会」が付与されたといえるのか、その判断基準（＝公平な機会法理の要件）をめぐるアメリカ裁判所の解釈は必ずしも一致していない。⁽³¹⁾ 1980年代には、第9巡回区控訴裁判所と第5巡回区控訴裁判所との間で解釈の対立がみられている。⁽³²⁾ 以下では、1980年代の先行研究を踏まえつつ、第9巡回区および第5巡回区の判例の展開を通じて「公平な機会」付与の判断基準を確認する。⁽³³⁾

（1）第9巡回区控訴裁判所の「荷送人の了知」に基づく厳格な解釈

上述した1974年 Tessler Bros 事件判決（〔判例1〕）は、船荷証券の海上物品運送法の適用を定める条項（至上約款）および同法4条5項の文言を用いて運送人の責任制限規定を再述（recite）している条項は、「物品の高い価額を通告（＝責任制限を排除）する公平な機会」の「一応の証拠」であると判示している。⁽³⁴⁾ しかし、その後の判例では、公平な機会の存在に対する「荷送人の了知」を基礎とした厳格な解釈が行われた。⁽³⁵⁾ すなわち、「物品の価額通告による責任制限排除」について、運送人は荷送人に「運送人の責任額の高低を選択できる機会」とその存在を知らせるべきであったとする。⁽³⁶⁾ そこで、第9巡回区控訴裁判所は、船荷証券における海上物品運送法4条5項の明示的な再述と、通告価額の記載欄を「公平な機会法理」の要件として求めている。ここでは、これらの要件に関する判例を概観しつつ、若干の検討を

行いたい。

1) 海上物品運送法 4 条 5 項の再述

価額通告による責任制限排除についての運送人の告知方法とは、海上物品運送法 4 条 5 項ただし書きに相当する内容を再述することである。荷送人が物品の価額を通告して責任制限を排除することができる旨の文言を明示的に記載した船荷証券の責任制限条項は、高い価額を通告するための公平な機会付与の「一応の証拠」を構成する。⁽³⁷⁾このような解釈を示している判例をみよう。

〔判例 2〕1977 年 Pan Am. World Airways v. California Stevedore & Ballast 事件判決⁽³⁸⁾（以下、「Pan Am 事件判決」という。）

本件は、本船への船積み作業中に航空機シザーリフト（本件物品）の落下によって生じた損害に対する港湾荷役業者（被告・控訴人）の損害賠償責任について、運送人が荷送人（原告・被控訴人）に「高い価額を通告する公平な機会」を付与しなかったなどの理由で損害全額の賠償を認めたものである。

カリフォルニアのアラメダからパナマ運河地帯のバルボアまでの海上運送契約に基づき発行された船荷証券には、1936 年海上物品運送法が摂取されている旨を定めた至上約款（2 条）があった。また、運送人の責任は、いかなる場合においても「包または慣習的運送賃単位」あたり 500 ドルを超えない旨を定めた運送人の責任制限条項（18 条）があったが、ここには海上物品運送法 4 条 5 項ただし書き（価額通告による責任制限排除）に該当する内容の記載はなかった。控訴審では、公平な機会の付与の有無を判断するにあたって、運送人の責任制限に関するアメリカ裁判所の伝統的な理解を確認した。すなわち、控訴裁判所は、荷送人に「物品の価額に応じて算定される運賃率の選択権」が与えられたときに限って運送人の責任を合意価額に制限することができる」と述べつつ、いかなる場合でも運送人の責任を制限するとしている本件船荷証券の責任制限条項は、ハーター法および公序（public policy）⁽³⁹⁾に反し、海上物品運送法に抵触して無効であると判示した。

他方、運送人は、船荷証券の表面に公平な機会が存在しない場合であっても、実務の経験ある荷送人は船荷証券の至上約款により、本件に海上物品運送法が適用され、また同法 4 条 5 項の詳細を知っている荷送人は運送人の高い責任額を確保する（＝価額通告による責任制限排除の）機会について知っていたというべきであると主張した。これに対して、控訴裁判所は、運送人によって作成される船荷証券は普通取引約款であり、これが実務においては相対的に専門性が低い荷送人の被用者に交付されていることから、このような被用者が海上物品運送法の適用可能性とその諸規定について熟知していると推定するのは現実的ではないと述べ、運送人の主張を否定して責任制限を認めなかった⁽⁴¹⁾原審の判断を是認した⁽⁴²⁾。

要するに、本件船荷証券の責任制限条項は、海上物品運送法 4 条 5 項ただし書きの内容に相当する文言を用いるべきであるとする。これは、「高い価額を通告する公平な機会」の存在を荷送人に告知する機能を有するものであるが、ここで、荷送人が当然に専門性を有していることにはならないとしている。したがって、本件のように、船荷証券の「ただし書き」のない責任制限条項は、荷送人に価額通告による責任制限排除の機会を一切与えていないものとして無効とされているのであろう。

本件の判示については、論者から「高い価額を通告する公平な機会⁽⁴³⁾は船荷証券の表面（on the face）にて提示しなければならない」ことを要求する解釈であると指摘されている⁽⁴⁴⁾。この「船荷証券の表面にて提示」が意味するところは、船荷証券（裏面）の責任制限条項において海上物品運送法 4 条 5 項の内容を明示することによって荷送人に「公平な機会」を付与することであり、船荷証券の表面約款への再述ではない。これを確認する判例があり、この判例は 3 の（2）で改めて述べる。

なお、船荷証券の通告価額記載欄に関連して、裁判所は「本件の被告は船荷証券に通告価額を記載する空欄（space）がないことを認めている」と述べているが、これ以上の言及はみられない。しかし、次にみるように、この⁽⁴⁶⁾

判決を承けて、その後の判例では船荷証券の通告価額記載欄の存在が「公平な機会」の付与の有無を判断する基準となっている。

2) 通告価額記載欄の存在

アメリカ裁判所では、船荷証券の通告価額記載欄の存在が、荷送人に対して「公平な機会」が与えられた事実を立証する証拠として認められている。ただし、この通告価額記載欄の存在は、単独で「公平な機会」の付与の有無を判断する基準ではなく、あくまでも海上物品運送法4条5項の再述に付随するものであるといえる。たとえば、船荷証券に4条5項の文言を用いた再述がなされている場合、荷送人は通告価額を記載するための空欄がないことをもって「公平な機会」が付与された事実を否定することは許されない⁽⁴⁸⁾。

ところで、判例において「通告価額記載欄の存在」が有する意義は明確になっていない。海上物品運送法4条5項の「ただし書き」によると、運送人の責任制限を排除するためには、荷送人が物品の価額を通告するだけではなく、この通告価額が船荷証券に記載される必要がある。価額通告による責任制限の排除は、船荷証券に通告価額が記載されることを要件としているのである。第9巡回区控訴裁判所〔判例2〕ほかは、おそらくこの「船荷証券への記載」要件を意識し、海上物品運送法4条5項の再述に加えて通告価額記載欄も、荷送人に「高い価額を通告する公平な機会」の存在を知らせる機能を持つものと解しているようにみえる。次にこうした解釈に関して、1982年 Stephen Nemeth v. General Steamship Corp. 事件判決⁽⁴⁹⁾（以下、「Stephen Nemeth 事件判決」という。）を紹介したい。

〔判例3〕1982年 Stephen Nemeth 事件判決

本件は、アルゼンチンのブエノスアイレスからカリフォルニアのロサンゼルスまでの航海中に生じた運送品の損害（生活雑貨入りの3つの木箱のうち2つが破損）について、海上物品運送法4条5項に基づき運送人の責任制限を認めた原審に対し、原告である荷送人が同法4条5項を適用することができないことなどを主張して控訴したものである。アメリカを陸揚地とする本

件の場合、海上物品運送法が強行的に適用される。そして、本件で発行された船荷証券には、海上物品運送法 4 条 5 項の文言を再述した責任制限条項があった。控訴裁判所は、海上物品運送法 4 条 5 項の適用に関して、荷送人に対する「公平な機会」の付与の有無を判断することは重要な事実問題に関する真正な争点であり、本件の荷送人には「高い責任額を選択する〔＝価額を通告する〕公平な機会」が付与されなかったと判示して原審に差戻した。

控訴裁判所は、Tessler Bros 事件判決（〔判例 1〕）に基づいて⁽⁵⁰⁾、船荷証券における海上物品運送法 4 条 5 項の明確な再述は、荷送人に「公平な機会」が与えられた事実についての「一応の証拠」（Prima facie evidence）となることを確認した。しかし、本件船荷証券の責任制限条項が海上物品運送法 4 条 5 項の文言を再述しているにもかかわらず、その規定が微細かつ不鮮明であり、肉眼では判読しがたいという理由で、「公平な機会」の付与の事実が否定された。この点について、海上物品運送法 4 条 5 項の「明瞭な再述」は荷送人が責任額および運賃率の選択に関して告知を受けたことの証拠であり、また本件船荷証券に（通告される）超過価額を記載する空欄（記載欄）がないという事実も、運送人の高い責任額と低い責任額の間でどちらかを選択する「公平な機会」の付与の有無の判断に関連していると説示している。

さらに、荷送人は、本件物品の価額および内容の詳細が記載されている目録（リスト）を運送人に提出しており、その価額は責任限度額である 500 ドルを相当に超えるものであったと主張した。これに対して、裁判所は、物品の価額が記載されている目録は、「荷送人が海上物品運送法の責任限度額よりも〔物品の〕高い価額を通告しようとした〔＝試みがあった〕ことの証拠として、あるいは、〔高い価額を通告する〕公平な機会が付与されていたら、荷送人は〔運送人の〕高い責任額を選択したであろうという証拠と解することができる」と述べた。これは、物品の価額が記載されている目録の提出を、物品の実価を通告して責任制限を排除する荷送人の意思と解しながら、荷送人がその意思を実現できなかった理由は、運送人から「高い価額を

「通告する公平な機会」が与えられなかったことにあるという理解を示すものである。換言すると、海上物品運送法4条5項の微細で不鮮明な再述、そして船荷証券の表面に通告価額記載欄が存在しないことが、責任制限の排除(=高い責任額の選択=高い価額を通告)という荷送人の意思の実現を妨げるものと解されている。

(2) 第5巡回区控訴裁判所の「公平な機会の存在」に基づく解釈の緩和

第5巡回区控訴裁判所も、海上物品運送法の運送人の責任制限制度の利益を享受するためには、第9巡回区控訴裁判所と同様に、運送人は荷送人に対して「高い価額を通告する公平な機会」を付与しなければならないと解している。ところが、第5巡回区では、価額通告による責任制限排除を荷送人に告知しているか否かを問わずに、通告機会の存在を前提しつつ、実際に荷送人が物品の高い価額(真価)を通告することができたという事実について、⁽⁵¹⁾運送人がいかに立証すべきかを中心に公平な機会法理が展開されている。すなわち、荷送人の実務経験や専門性から運送人の責任制限の排除に関する荷送人の了知を推定し、⁽⁵²⁾物品の通告価額に応じる運賃率を定めたタリフ(tariff)規定の存在により「公平な機会」の付与の有無を判断している。⁽⁵³⁾以下では、第5巡回区控訴裁判所のリーディング・ケースとされる1981年のBrown & Root, Inc. v. M/V Peisander 事件判決⁽⁵⁴⁾(以下、「Brown & Root 事件判決」という。)を概観することとする。

〔判例4〕1981年 Brown & Root 事件判決

本件の物品である木枠入りの機械はヒューストン港の埠頭で運送人に引き渡されたが、船積み作業中に港湾荷役業者の過失により損害が生じ、荷送人が港湾荷役業者に対して損害賠償額の全額を請求したところ、原審は船荷証券のヒマラヤ条項(3条)に基づき港湾荷役業者の責任制限を認めた。これに対して、荷送人は船荷証券上の責任制限条項が無効であるなどと主張して控訴し、控訴審では、この責任制限条項の有効性をめぐり「公平な機会」の

付与の有無などが検討された。

本件船荷証券には、1936年海上物品運送法の適用を定める至上約款（2条）と、「運送人の責任は、……、いかなる場合においても包または慣習的運送賃単位あたり500ドルを超えるものではない」とする約款（18条）が規定されていたが、価額通告による責任制限排除（海上物品運送法4条5項のただし書き）に該当する文言はなかった。これは、前述した第9巡回区のPan Am事件判決（〔判例2〕⁽⁵⁵⁾）において無効とされた船荷証券の責任制限条項と同じ文言の規定であった。他方、米国連邦海事委員会（Federal Maritime Commission）に提出され承認を得たタリフ（これは、後述するように、法律と同等の効力を有する。）は、本件物品の滅失または損傷に対する運送人の責任額の算定に関して、荷送人による請求および通告があり、かつ、船荷証券に高い価額（通告価額）が記載され、ならびに通告価額の総額の5%の追加料金を支払った場合には、運送人の責任額を高い価額（通告価額）に加重することができる旨を定めていた。

荷送人は、Pan Am事件判決（〔判例2〕）を根拠として、本件船荷証券は荷送人に対して責任額を加重する（公平な）機会を与えていないと主張した。すなわち、船荷証券の表面に責任額の加重を示す（通告価額の記載のための）空欄（place or blank）が存在せず、さらに「いかなる場合においても」運送人の責任は500ドルを超えない旨のみを定めた責任制限条項は、運送人の責任額を加重できないことを推定させるものであると述べた。これに対して第5巡回区控訴裁判所は、次のように判示して、荷送人の主張を否定し原審を維持した。

①船荷証券の通告価額記載欄要件の否定

本件の荷送人は、運送人による「公平な機会」の付与を否定する証拠として、船荷証券の表面に通告価額記載欄が設けられていないことを挙げている。しかし、裁判所は、海上物品運送法が船荷証券の表面に特別な記載欄を設けることを定めていないとしたうえ、実際に船荷証券の表面の中央部には、

「包および物品の明細」(Description of Packages and Goods)という広い空欄が置かれていると述べた。これは、通告価額のための特別な記載欄を設ける必要はなく、通告価額は「包および物品の明細」欄に記載すれば足りるという理解を示したものであろう。

②タリフの規定による「公平な機会」の付与の認定

まず、裁判所は、船荷証券の至上約款により海上物品運送法が摂取されていることから、荷送人は海上物品運送法4条5項の存在とその適用を了知していると述べた。次に、荷送人への「公平な機会」の付与の有無については、本件タリフの規定に注目している。タリフに関しては、アメリカの1984年海運法(Shipping Act)⁽⁵⁶⁾に準じて、各コモン・キャリアおよび同盟は、「ばら積み貨物、林産品、再生用金属屑、故紙、紙屑に関するものを除き」、自身の航路におけるすべての地点または港の間の運賃率、料金、品目分類、規則および慣行を表示する運賃率表(tariffs)を米国連邦海事委員会に届出て公衆の閲覧のために公示する」ことが義務づけられている(8条a項1号)⁽⁵⁷⁾。有効に提出され米国連邦海事委員会の承認を得たタリフは、法律と同等の効力を有し、その規定は運送人と荷送人を拘束すると解されている。⁽⁵⁸⁾

裁判所は、法的効力を有する本件のタリフには追加運送賃(通告価額の総額の5%の追加料金)の支払いに関する規定があり、このようなタリフは運賃率の選択による責任額の選択の機会を明確に付与するものであると判示した。⁽⁵⁹⁾言い換えれば、タリフは、荷送人が高い運賃率を選択し、海上物品運送法の責任制限を排除する機会を付与しており、また、荷送人がそのような選択を行使するのに十分な通知を構成するという理解である。⁽⁶⁰⁾

③責任制限条項の有効性

なお、荷送人は、船荷証券の責任制限条項(18条)が海上物品運送法4条5項の「ただし書き」に該当する内容(価額通告による責任制限排除=高い価額を通告する機会)について明示的に再述していないため、18条の「いかなる場合にも」(in no case)という文言は運送人の責任額を加重するあら

ゆる可能性を排除していると主張し、それゆえ無効であると主張している。⁽⁶¹⁾これに対して、裁判所は、“in no case”の文言上の解釈に関する問題は、海上物品運送法に抵触しない範囲で、本質的に契約解釈に関するものであると述べ、次の2点について説示している。

第1に、海上物品運送法は、荷送人の利益を害する船荷証券の規定を禁止（荷送人に不利益なものは無効と）しており（すなわち、3条8項）、船荷証券の文言は、これに照らして解釈すべきである。“in no case”の文言は、同法4条5項が運送人は「いかなる場合においても」（in any event）責任を負わないと定めていることと同様のものである。船荷証券の至上約款により4条5項が明示的に挿入されている場合、18条が500ドルの責任制限の排除を完全に禁じていると解するのは困難である。たとえ18条の“in no case”を厳格に解釈すべきであるとしても、運送人と荷送人を拘束するタリフの規定は、価額通告および追加運送賃の支払いによって500ドルを超える責任額に加重することができる機会を荷送人に付与している。第2に、18条の“in no case”の解釈に関連して、1977年のPan Am 事件判決（[判例2]）が意味するところは、責任額を加重できなかった（＝高い価額を通告する公平な機会が与えられなかった）ことについて立証する責任を荷送人に免れさせることである。そこで、荷送人が「公平な機会」が付与されたことについての反証をあげる必要はないという点は認めるが、本件では、運送人はタリフによって、荷送人が責任額を選択することができた（公平な機会の付与があった）という事実を立証していると判示した。

以上のように、船荷証券の至上約款による海上物品運送法4条5項の適用（とくに、価額通告による責任制限排除）に関して、荷送人の了知を推定しつつ、割増運送賃の計算方法を定めたタリフの規定の存在に重きを置きながら、高い料率の運送賃を支払い運送人の責任額を加重する機会が荷送人には与えられていたとして、運送人から荷送人への価額通告のための「公平な機会」の付与を認定している。こうして「公平な機会」が存在すれば、運送人

の責任制限規定に「ただし書き」の文言の記載がなくとも、その内容が同法4条5項および3条8項に抵触しない範囲においてその約款は有効と考えられる。

3 1990年代の第9巡回区控訴裁判所の解釈の変化

これまでみてきたように、1980年代におけるアメリカ裁判所の「公平な機会法理」については、運送人は荷送人に対して「責任制限排除のための高い価額を通告する公平な機会を付与すべきである」という原則のもとで、次のように解釈が分かれていた。まず、第9巡回区控訴裁判所は、価額通告の機会に関する荷送人の了知の観点を中心としつつ、船荷証券の海上物品運送法4条5項の再述と通告価額の記載欄の存在によって、公平な機会の付与の有無を判断している。これに対して、第5巡回区控訴裁判所は、船荷証券の至上約款および責任制限条項から、価額通告の機会に対する荷送人の了知を推定しつつ、実質的な通告の機会が付与されているか否かについてはタリフの規定⁽⁶²⁾によって判断している。ところが、1980年代後半から1990年代にかけての第9巡回区では、前述した「公平な機会」の付与の有無という判断基準について大きな変更がみられている。このような解釈の変化は、学説による批判の影響を受けていることから、以下では、「公平な機会法理」の適用に対する学説を踏まえて、1990年代の第9巡回区の解釈について、「公平な機会」の付与の有無という判断基準を中心として判例を検討してみたい。

(1) 「公平な機会法理」に対する学説の批判と判例への影響

アメリカの著名な海法学者である Sturley は、1988年に、海上物品運送法4条5項の適用の有無に関する「公平な機会法理」の展開について、これを批判的に検討した論文を発表した。これが、アメリカ裁判所の解釈の変化に重大な影響を及ぼしているものと思われる。すなわち、1989年以降の第9巡回区およびその他の控訴裁判所の判例には、この Sturley の見解が直接に採

用されているからである。そこで、まず Sturley の見解を概観したうえで、これを初めて受容した判決をみてみよう。

1) 学説による批判

アメリカ裁判所で引用されている Sturley の「公平な機会法理」の解釈に対する批判は、次のようなものがある。

①条約規定および海上物品運送 4 条 5 項の文言による批判

Sturley は、法規定または条約規定の意味を解釈する際に、規定の文言は主要なガイドになると指摘しつつ、条約 4 条 5 項および海上物品運送法 4 条 5 項の文言から「公平な機会法理」に基づく解釈を批判する。これらの規定は、船積み前に、荷送人によって物品の種類および価額が通告されない限り、いかなる場合においても、運送人は包（または慣習的運送貨単位）あたり法定限度額を超えては責任を負わないと定めている。そこで、Sturley は、条約および海上物品運送法の規定のいずれにおいても、荷送人に対する高い価額を通告できる荷送人の権利についての告知、または運賃率を選択する機会の付与を運送人に求めていると述べる。続いて、条約および法律は運送人が責任制限制度の利益を享受するために運送人に課されている義務も、運送人が充たすべき条件も定めておらず、荷送人が運送品価額の全額の賠償を望む場合、物品の高い価額（実価）を通告する責任を荷送人に負わせていると述べる。⁽⁶⁵⁾

他方で、海上物品運送法の制定過程においても、4 条 5 項の責任限度額と、包ではない物品に関する限度額の算定基準（すなわち、「単位」）を中心に議論されており、荷送人の高い価額を通告する権利については議論がなく、さらに超過価額の通告を通じて運送人の責任を加重することの可能性については言及さえなかったと述べる。⁽⁶⁶⁾ このように、Sturley は、海上物品運送法の立法経緯からも、海上物品運送法が条約の規定に基づいて国内法として制定されたことは明らかであり、海上物品運送法のより適切な解釈は、条約の解釈に従うことであると指摘しているのである。

②荷送人の専門性による批判

前述のとおり、第9巡回区控訴裁判所では、責任制限排除のための「高い価額を通告する機会」の荷送人への告知を中心に「公平な機会法理」が展開されている。このような解釈について、Sturleyは、海上運送における荷送人の専門性と経験を強調しつつ、当事者は企業者というプロ同士であり、荷送人は（責任制限の排除を望むのであれば）容易に物品の価額を通告することができると述べる⁽⁶⁷⁾。言い換えれば、荷送人に経験がない（非専門家である）というのは稀なケースであって、プロのフォワーダーが運送契約を締結するのが通常である。また荷送人が価額（＝真価）を通告すると、通告価額に⁽⁶⁸⁾応じて計算される割増運送賃（ad valorem）が請求されるため、実務においては物品の価額通告による賠償を望むよりも保険を付けて対応することがほとんどであると述べている⁽⁶⁹⁾。さらに、「公平な機会法理」の適用は、条約および海上物品運送法の主要目的である「国際統一」を妨げるだけではなく、運送人および積荷関係者のリスク分担の不確実性および予測不能⁽⁷⁰⁾、訴訟費用の増加を招くため、アメリカ裁判所は、条約を締結している各国の解釈と一致した海上物品運送法（4条5項）の解釈をするように努めるべきであると述べる⁽⁷¹⁾。

以上の理由により、Sturleyは⁽⁷²⁾「公平な機会法理」の展開は明らかに誤った解釈であると批判しつつ、今後の裁判所は、このような誤解を避けるべきであり、連邦最高裁判所は「公平な機会法理」に関する問題を検討してその誤りを是正すべきであると指摘した⁽⁷³⁾。

2) 判例による学説の採用

1989年、第9巡回区控訴裁判所の〔判例5〕Carman Tool & Abrasives, Inc. v. Evergreen Lines 事件判決⁽⁷⁴⁾（以下、「Carman Tool 事件判決」という。）は、前述した学説（Sturleyの見解）による批判をすぐにうけいれて、「公平な機会法理」の拡大解釈を否定した。

本件は、台湾からロサンゼルスまで海上運送されたミリングマシン2台

（本件物品）が、目的港において港湾荷役業者によって荷揚げされた後、荷受人に引き渡す前に生じ損害について、運送人の責任制限制度の適用をめぐり海上物品運送法 4 条 5 項に関する現実の通知（actual notice）を船荷証券上の荷受人に対しても与えるべきかどうかについて争われた事案に基づくものである。本件では、本件物品の荷受人（荷主）である買主と荷送人である売主との間で FOB 条件で本件物品の売買契約が締結されており、また当事者間で確立した慣行（practice）に従い、売主が（荷送人として）本件運送人（被告）と海上運送契約を締結した。そこで、運送人の責任制限を認めた原審に対して、荷主の損害賠償請求権を代位取得した保険会社（原告）は、船荷証券に海上物品運送法 4 条 5 項が明確に再述され、また通告価額記載欄が存在していること認めつつも、物品の真価を通告する「公平な機会」は荷送人だけではなく荷受人にも与えられるべきであると主張して控訴した。本件荷受人は、物品が船積みされてからかなり後まで、船荷証券の写しを見ることができなかったこと、そして発送された物品の何らかの損害についてリスクを負担するのは荷受人であり、運送人は売主（荷送人）を「名目上の荷送人」にすぎないことを認識すべきである旨を主張した。

①「公平な機会法理」の拡大解釈の否定

控訴裁判所は、前述した「公平な機会法理」の適用を批判する Sturley の見解を引用しながら、「〔公平な機会に関する〕要件は、海上物品運送法の規定の文言から見つけることができず、裁判所によって形成されたものであり、〔運送人の責任制限制度を〕不公正と感じる点を回避するために考案されたものである。この要件は、統一規則〔ハーグ・ルール〕が適用される商取引において不確実性を招くという点について批判されてきた。〔したがって、〕原告の主張を認めるのは、このような問題を大幅に拡大させる⁽⁷⁶⁾」と述べた。続いて、原告が主張するように、運送人は、実際に責任制限制度の適用の対象となる当事者のみならず、運送される物品の経済的利益を有する運送人が知っているまたは知るべきである他の当事者にも（公平な機会を付与

して)注意を促す必要があるとすれば、運送人の立証責任がかなり重くなる
と説示して、原告の主張を否定し、原審の判断を支持した。つまり、運送人
が高い価額を通告する公平な機会を付与すべき当事者、言い換えれば、「公
平な機会」が与えられていない事実を主張できる当事者は、運送人と運送契
約を結ぶ「荷送人」であるという理解を示すものである。⁽⁷⁷⁾

②貨物海上保険付保の目的

なお、荷受人に対しても公平な機会を付与すべきであるという原告の主張
について、控訴裁判所は「運送人と直接の関係にない当事者が、船荷証券の
規定を知ることに興味がある場合、その写しを入手する責任を負う。これ
ら間接的な関係人を見つけて、そして彼らに船荷証券の規定を知らせること
に対して、運送人に責任を負わせることを否定する」と述べつつ、その補足
説明として、荷主が貨物海上保険を付けている事実について次のように説示
している。

本件の荷主は以前にも何回かの取引で被告(運送人)を利用したことがあ
り、荷主が本件船荷証券の詳細な規定を知りたかった場合、それを知ること
は比較的容易であった。実際、荷主は、運送人の責任限度額を加重する際に
発生する追加料金〔割増運送賃〕を予め熟知し、意図的な選択(deliberate
choice)をしたと信すべき理由がある。その理由は、保険会社を通して本件
物品に保険を付けていることであると述べた。つまり、当該物品には貨物海
上保険が付けられていることから、荷送人は安い運送賃を支払って500ドル
の責任制限(=物品の真価を通告しないこと)を意図的に選択したものと解
している。

以上のように、本件は、海上物品運送法4条5項の適用に関する「公平な
機会法理」がアメリカ裁判所の解釈によって形成されたこと、そして同法理
の適用が学説から批判されていることを認定している。それにもかかわら
ず、海上物品運送法4条5項の再述と通告価額記載欄の存在から運送人によ
る「公平な機会」の付与の有無を判断しており、本件は「公平な機会法理」

そのものを否定するものではなく、同法理の拡大解釈を否定するにとどまっているといえる。こうした解釈について、Sturley は、Carman Tool 事件判決（本件）は「公平な機会」の要件について批判的立場に立って、第 9 巡回区控訴裁判所の「公平な機会法理」に関する先例は無効であるとの助言を与えるものであり、⁽⁷⁸⁾ 変わりなく運送人は公平な機会の要件を充たさなければならないが、その要件はもう厳格ではないと指摘する。⁽⁷⁹⁾

（２）「公平な機会」付与の判断基準の解釈による緩和

1989年の Carman Tool 事件判決以降の判例では、船荷証券の通告価額記載欄を必要としないとするなど、1980年代の第 9 巡回区控訴裁判所が「公平な機会」の付与の有無を判断する際に採用した基準の否定または変化がみられる。すなわち、荷送人の実務経験などによる専門性や、貨物海上保険が付保されているという事実から海上物品運送法 4 条 5 項について了知の推定が認められている。ここでは、このような解釈を示している判例を概観することとしたい。

１）船荷証券表面における再述要件と通告価額記載欄の要件の放棄

[判例 6] 1993年 Mori Seiki USA, Inc. v. M/V Alligator Triumph 事件判決⁽⁸⁰⁾
（以下、「Mori Seiki 事件判決」という。）

本件の物品である精密旋盤機は日本からアメリカまで運送されたが、目的港での荷揚げ後引渡し前（具体的には、港湾を離れる前）に損傷が生じたため、荷送人（＝荷受人）の損害賠償請求権を代位取得した保険会社（原告）が、運送人を被告として損害賠償を求める訴えを提起した。本件船荷証券には、1924年ハーグ・ルールと同様の他の法律が強行的に適用されない限り、日本の1992年改正前の国際海上物品運送法が適用される旨の条項（2 条）と、「物品が船積港ターミナルに到着した時から、荷揚港ターミナルを離れるまで」の区間で生じた滅失または損傷に関して、運送人に適用可能なハーグ・ルールの国内立法が適用される旨の条項（7 条 2 項（i）号）があっ

た。そして、運送人の責任制限に関しては、「荷送人が〔物品の種類および価額を〕通告し、かつ、船荷証券に高い価額が記載され、ならびにそれに依りて割増運送賃を支払わない限り、運送人の責任は100,000円（約500ドル）に制限される」旨の条項81があったが、通告価額を記載するための特別な記載欄はなかった。

原審は、船荷証券の7条2項(i)号は海上物品運送法の適用範囲を船積み前および荷揚げ後の区間に拡張する当事者間の合意であると解し、アメリカの海上物品運送法の適用を認めた。⁽⁸²⁾ 他方、運送人は、本件物品の損害に対する責任が500ドルに制限されるか否かについて一部略式判決を求める申し立てを行ったところ、荷送人に対する「公平な機会」の付与を肯定して海上物品運送法4条5項の責任制限を認める略式判決がなされた。⁽⁸³⁾ これに対して、原告は、海上物品運送法の責任制限に関する注意が本件船荷証券の表面(on the front page)に示されておらず、船荷証券の文言が読みにくい細かい文字で印刷されていること、さらに通告価額を記載する空欄がないことを根拠に、荷送人に「高い価額を通告する公平な機会」が与えられた事実について、運送人は最初の立証責任を果たしていないなどと主張して控訴した。⁽⁸⁴⁾ しかし、控訴裁判所は、次でみる解釈に基づいて、運送人による「公平な機会」の付与の事実を認めて原審の略式判決は妥当であると判示した。控訴審では原審の判示も引用されているため、これも合わせて述べることとする。

①船荷証券表面における再述の否定と裏面約款の印刷態様について

原告の「海上物品運送法4条5項に関する注意〔すなわち、再述〕が船荷証券の表面約款において示されるべきである」という主張について、原審は、法律的観点からみて意味のない主張であると述べつつ、「この領域においてある裁判所の見解が『船荷証券の表面』(face of bill of lading)に言及しているとはいえ（これは、Pan Am 事件判決（〔判例2〕）を指すものであろう。）、この便宜的な表現によって、なんら法原則が確立されることはない」と説示した。⁽⁸⁵⁾ これを引用して控訴裁判所も、「〔海上物品運送法4条5

項に関する規定が〕船荷証券に適切な言葉で示されている限り」、運送人は「公平な機会」が与えられた事実についての最初の立証責任を果たしていると判示した。

また、本件原告は、「不鮮明かつ微細に印刷されている海上物品運送法 4 条 5 項の再述は最初の立証責任を果たさない」とした Stephen Nemeth 事件判決（〔判例 3〕）に基づいて、「公平な機会」が与えられていないと主張したのであった。しかし、これに対して控訴裁判所は、本件船荷証券の責任制限規定が細かい文字の印刷であっても肉眼で判読できるとした原審の認定を引用して原告の主張を否定した。⁽⁸⁶⁾

②通告価額記載欄の要件の否定

この点に関しては、まず原審は、船荷証券に通告価額の記載欄が存在しないとしても、この事実が単独で本件の争い（＝公平な機会の付与の有無）を決着づける決定的なものではないと述べた。続いて、海上物品運送法上の責任制限を荷送人に知らせているか、あるいは、責任制限を排除する機会が与えられているかという問題に関して、通告価額記載欄の存在の有無は重要な事実問題に関する争点ではないと指摘した。⁽⁸⁷⁾これに加えて、Carman Tool 事件判決（〔判例 5〕）を引用しながら、荷送人は、毎年、本件物品を100個以上海外に発送しているプロの会社であり、他の事件において、本件荷送人が請求した損害賠償金が海上物品運送法に基づき500ドルに制限された経験⁽⁸⁸⁾から、責任制限の排除を選択する権利に関して、荷送人の了知を疑う余地はないとも述べている。これは、荷送人の専門性および経験から運送人の責任制限およびその排除（＝海上物品運送法 4 条 5 項）に精通していることを肯定するものであろう。

こうした原審の判断に対して、原告は「公平な機会」の付与の判断につき、船荷証券の通告価額記載欄の存在を確認している Carman Tool 事件判決⁽⁸⁹⁾（〔判例 5〕）などを根拠に、⁽⁹⁰⁾運送人が船荷証券に通告価額記載欄を設けることは義務的なものであると主張したのであった。しかし、控訴裁判所は、

(第9巡回区の)一つの判決、すなわち Tessler Bros 事件判決⁽⁹¹⁾〔判例1〕は、通告価額を記載するための空欄を提供しているかどうかに関する言及はなく、「公平な機会」が付与された事実につき、運送人の立証責任は果たされたと判断していることに注目すると述べ、原告の主張を否定した。

以上のように、本判決は、1980年代の「公平な機会」の付与の有無をめぐる第9巡回区の1977年 Pan Am 事件判決〔判例2〕と1982年 Stephen Nemeth 事件判決〔判例3〕の解釈を一部変更するものであるということができよう。言い換えれば、船荷証券に海上物品運送法4条5項を明示的に再述している裏面約款が存在する場合には、荷送人に「公平な機会」が付与されたと推定される⁽⁹²⁾。この再述が細かい字で印刷され、または通告価額の記載欄が存在しないことを理由に「公平な機会」の付与を否定する主張は認められなくなったといえよう。

2) 荷送人の専門性の意識および貨物海上保険付保の目的

〔判例7〕1994年 Travelers Indemnity Co. v. Vessel Sam Houston 判決⁽⁹³⁾

(以下、「Sam Houston 事件判決」という。)

本件では、アメリカのルイジアナ州からエジプトのアレクサンドリアまで海上運送された本件の物品(機械および装置を構成する286個の包)の一部が、目的地の内港でバージ船の沈没により滅失したため、保険会社(原告)が保険代位によって運送人に損害賠償を請求したところ、運送人の責任制限を認める部分的略式判決がなされた。これに対して原告は、被保険者である荷送人に海上物品運送法の責任制限を排除する「公平な機会」が与えられてなかったと主張して控訴した。本件船荷証券には、至上約款により海上物品運送法すべての規定が引用方式により摂取されており、「運送人に引渡す際に、荷送人が物品の種類および500ドルを超える価額を書面で通告し、かつ、これが船荷証券に記載され、ならびに必要に応じては割増運送賃を払わない限り」、運送人の責任は包または慣習の運送賃単位あたり500ドルに制限される旨を定めた責任制限条項があった⁽⁹⁴⁾。このように、運送人の責任制限お

よびそれを排除する機会について告知をしている本件船荷証券は、荷送人に対して「公平な機会」が与えられたという事実についての「一応の証拠」⁽⁹⁵⁾（Prima facie evidence）となり、この点は原告も認めている。しかし、原告は、本件物品の船積み前に、荷送人が運送人に提出した輸出申告書（export declaration）に物品の合計価額が記載されていることから、荷送人に「公平な機会」が付与されていたとすれば、荷送人は高い責任額（＝責任制限排除）を選択できたこと（主張①）、また本件船荷証券には通告価額を記載するための空欄がないこと（主張②）を反証として挙げ、「公平な機会」は付与されなかったと主張した⁽⁹⁶⁾。これに対して、第9巡回区控訴裁判所は、原告の主張は荷送人に海上物品運送法の責任制限を排除する公平な機会が付与されたかどうかについて「重要な事実問題に関する真正な争点」ではないと述べ、原審の判断を維持した。

①荷送人の専門性の意識

まず、原告の主張①は、前述した同控訴裁判所の Stephen Nemeth 事件判決（〔判例3〕）を根拠としている。同判決では、運送人に提出した物品の価額などの詳細を記載しているリストは、高い価額を通告する荷送人の意思（試み）があったことの証拠であり、その意思が実現できなかった理由は荷送人に「公平な機会」が与えられなかったからであると解されている⁽⁹⁷⁾。こうした解釈に基づき、本件の原告も輸出申告書に物品の合計価額が記載されていることにより、荷送人が責任制限の排除を選択する意思を有していたと解しようとして運送人による「公平な機会」の付与がなかったと主張しているようにみえる。

しかし、原告の主張について、控訴裁判所は、「荷送人の輸出申告書は、実際に〔荷送人に対して〕公平な機会が付与されていたならば〔荷送人が〕高い責任額を選択したのであろうという点についての証拠とはならない。むしろ、荷送人が高い責任額を望んでいたならば、それについて〔運送人と〕契約を締結したのであろう。」と述べた。続いて、本件荷送人が運送人と運

賃率を交渉している事実、荷送人が保険会社を通して物品に保険をつけている⁽⁹⁸⁾事実、そして荷送人が以前にも何回か本件運送人を利用して物品を発送したなどの経験があることを認定したうえで、⁽⁹⁹⁾「荷送人は運送人の運送手続きおよび船荷証券について精通しており、実際に海上物品運送法の責任制限を排除しようとしたのであれば、それは実現できたのであろう。」と説示した。

② 通告価額記載欄を設ける義務の否定

次に、すでに指摘したとおり、本件船荷証券の海上物品運送法4条5項の再述は、「公平な機会」が付与された事実について「一応の証拠」となり、公平な機会が付与されなかった事実についての立証責任は原告に転換される。そこで、原告は、船荷証券の表面に通告価額記載欄が存在しないことを反証として挙げたのである（原告の主張②）。

これに対して、裁判所は前述した Mori Seiki 事件判決（〔判例6〕）を引用して、通告価額を記載するための空欄は義務的なものでなく、また「同控訴裁判所は、〔通告される〕高い価額を記載するために指定された空欄が存在しないことが、常に運送人の責任制限を排除する公平な機会が付与された事実を否定する証拠になるという荷送人の主張を明確に排斥している」と述べた。これは、船荷証券表面の通告価額を記載するための特別な空欄の存在の有無は、運送人による「公平な機会」の付与の有無を判断する基準ではなく、当然、運送人は船荷証券に通告価額記載欄を設ける義務を負わないことを改めて示したものである。

③ 貨物海上保険付保の目的

最後に、裁判所は、荷送人が保険会社である原告と貨物海上保険契約を締結している事実に着目した。すなわち、同控訴裁判所の Carman Tool 事件判決（〔判例5〕）に基づき、荷送人が保険会社（原告）を通して保険を付保していることの目的を、次のように解している。「荷送人が、運送人の責任制限額を加重する際に生じる追加費用〔の支払い〕を差し控える〔＝割増運送賃の支払いを回避する〕ために意図的な選択をしたと信ずるに十分な理由

があり⁽¹⁰⁰⁾」、荷送人は海上物品運送法の責任制限が排除されないことを意識して（保険の付保を）決定したと述べてつ、なぜ荷送人が同じ貨物に二回も保険をつけてコストを上げようとするのかと疑問を示している。

要するに、本件では、貨物海上保険を付けている事実をもって、荷送人には責任制限を排除するために高い価額を通告するための公平な機会が付与されていること、言い換えれば、そのような機会について了知を推定する決定的な証拠とみている⁽¹⁰¹⁾。これは、Carman Tool 事件判決においても同様である。実際、運送人の責任制限を排除するために物品の真価が通告されることはほとんどない。なぜなら、通告価額に対する割増運送賃（従価運送賃）が請求されるからであり、荷送人は価額を通告するよりも貨物海上保険を付けるのが通常である。こうした状況からすると、裁判所の疑問は、物品に保険が付けられているのに、さらに物品の価額を通告してコスト（＝割増運送賃）を増加させることは、合理的な行動ではないという点にあるといえよう。

もっとも、保険を付ける目的は、単に運送人の責任制限のリスクを担保することに限らない。荷送人が貨物海上保険を付けることには、いくつかの目的を挙げることができる⁽¹⁰²⁾。たとえば、海上物品運送法 4 条 5 項に限らず、その他の原因（船舶の衝突、海難救助、共同損害など）によるリスクの担保、売主・買主当事者間の取引条件に基づく保険の手配（インコタームズの CIF、CIP 条件）⁽¹⁰³⁾、さらに、物品に滅失または損害が生じた場合に保険会社に対して海上物品運送法上の運送人の責任額を請求し、速やかに補填を受けたい場合などがあるだろう。本件と Carman Tool 事件判決では、このような保険付保の多様な目的は考慮されていない⁽¹⁰⁵⁾。裁判所は、貨物海上保険の付保の意義や目的を、ひたすら海上物品運送法 4 条 5 項の責任制限に関連付けて、荷送人が物品の価額を通告せずに比較的安い運送賃を支払い、物品の損害に対する責任制限のリスクは保険によって補填を受けるという意図的な選択の結果として解している。こうした解釈は、実務において荷送人の価額通告がほとんど行われていないこと、さらに公平な機会法理の適用に対する学

説の批判を意識しつつ、同法理の拡大解釈を防ぐための裁判所の理屈に過ぎないように思われる。

それにもかかわらず、Sam Houston 事件判決（本件）以降の第9巡回区控訴裁判所およびその他の裁判所では、この貨物海上保険を付けたという事実に基づく解釈が採用されており、荷送人の貨物海上保険は「公平な機会」の付与の有無を判断する際の一つの基準として成り立っているといえる。

4 その他の控訴裁判所における「公平な機会法理」からの脱却

海上物品運送法4条5項の適用に関して、初めて「公平な機会法理」を採用した第9巡回区控訴裁判所の「公平な機会」要件をめぐる解釈の変化をこれまでに見た。ここでは、当該法理が直接に適用されないとした第1巡回区控訴裁判所の1994年 Henley Drilling Co. v. McGee 事件判決、そして海上物品運送法4条5項の適用可否を判断する際には、「公平な機会法理」を適用することができないとした第3巡回区控訴裁判所の2006年 Ferrostaal Inc. v. M/V Sea Phoenix 事件判決を紹介したい。

（1）第1巡回区控訴裁判所の判例

〔判例8〕1994年 Henley Drilling Co. v. McGee 事件判決⁽¹⁰⁹⁾

本件は、石油掘削装置（リグ）のヒューストンからプエルトリコまでの往復運送につき、港湾荷役業者によりバージ船に積まれた本件物品が帰路に滅失した事例である。本件船荷証券には、1936年海上物品運送法が摂取される旨の至上約款（3条）と、「運送人に当該物品を引渡す際に、荷送人が書面で物品の種類および500ドルより高い価額を通告し、かつ、船荷証券に記載され、そのような高い価額評価という利益を得るため適用されるタリフに従って、それ〔通告価額〕に対する割増運賃を支払わない限り」、運送人は「包」または「慣習的運送賃単位」あたり500ドルを超えては責任を負わない

旨の責任制限条項（20条）があった。

海上物品運送法 4 条 5 項に基づき運送人（港湾荷役業者）の責任制限を認めた原審に対して、荷主の損害賠償請求権を代位取得した保険会社は、第 5 巡回区控訴裁判所の 1981 年 Brown Root 事件判決（〔判例 4〕）に基づき、運送人は荷送人に対して本件物品の実価に応じて算定される従価運賃料率（ad valorem rates）を提供しておらず、また当該航海において適用可能なタリフを発行していないと述べ、運送人による「公平な機会」の付与がなかったと主張して控訴した。

控訴審では、当該控訴裁判所では「公平な機会法理」が採用されたことがなかったため、第 9 巡回区控訴裁判所を含むその他の裁判所のこの法理をめぐる解釈が検討されている。すなわち、第 1 巡回区控訴裁判所は、「公平な機会法理」を採用しているすべての裁判所において、運送人は荷送人に対し海上物品運送法の責任制限制度に関する何らかの告知を提供する必要があるという点が考慮されているものの、その告知の形式について一致していないことを確認した。⁽¹¹²⁾ そのうえ、原告の主張する「公平な機会」の付与の有無の問題について、「当裁判所の検討は、他の裁判所によって課されているいかなる基本要件であっても〔それを〕充たすのに本件船荷証券は十分な『公平な機会』の告知を与えているとの結論を導く」。⁽¹¹³⁾ また本件船荷証券には、海上物品運送法の適用を条件とする至上約款が明瞭に印刷されており、これは海上物品運送法の責任制限制度について明確に「現実の、および推定的な告知」（actual and constructive notice）を提供していると述べ、より詳細な告知は船荷証券の責任制限条項に包含されていると判示し、責任制限を肯定した原審の判断を維持した。さらに、こうした解釈について、裁判所は、（すでに紹介した）Sturley の論文を挙げながら、「公平な機会法理」を疑義の残る問題として認識しているが、当事者が（訴訟の）最初から海上物品運送と関連して「公平な機会法理」の適用を前提として主張を立証しているため、同法理の適用の有無に関する判断は別の機会に委ねると述べつつ、本件

では「いかなる形であっても、『公平な機会法理』そのものを採り入れることは差し控える」という判断をしたと説示している。⁽¹¹⁴⁾

なお、有効なタリフが発行されていないとの原告の主張に関して、裁判所は、(第5巡回区以外の)他の裁判所では海上物品運送法の責任制限制度につき告知が与えられている場合にタリフを「公平な機会」の要件としていないと述べて、「公平な機会法理」を拡大させるような原告の主張を認めることはできないと判示した。⁽¹¹⁵⁾

本件は、「公平な機会法理」に共通して認められている運送人の責任制限とその排除に関する「告知」が、本件船荷証券の至上約款および責任制限条項によってなされていることを認めている。これによって、責任制限の適用可否の判断につき「公平な機会法理」の採用を裁判所が否定したとまではいえないだろう。しかしながら、裁判所は、手続的な理由から「公平な機会法理」を採り入れることを差し控える」との判断をしたと述べているものの、公平な機会法理の適用に対する批判に注目しており、同法理に疑問を呈しているのは明らかであるようにみえる。このことは、さしあたり第1巡回区控訴裁判所は、同法理からの脱却をはかっているものと理解できるのではないだろうか。

(2) 第3巡回区控訴裁判所の判例

〔判例9〕2006年 *Ferrostaal Inc. v. M/V Sea Phoenix* 事件判決⁽¹¹⁶⁾

本件は、チュニジアからニュージャージーまで定期傭船された本船(M/V SEA PHOENIX)の航海中に生じた本件物品(スチールコイル402個のうち280個)の海水による錆損害について、荷受人(原告)が運送人を被告として損害賠償を求めた事案に基づくものである。海上物品運送法4条5項に基づき包あたり500ドルの責任制限を認めた原審の部分的略式判決に対して、原告は、高い価額を通告する公平な機会が付与されなかったと主張して控訴した。本件の船荷証券は、傭船契約を摂取した CONGENBILL [94]

⁽¹¹⁷⁾書式によって発行されており、傭船契約の船荷証券への摂取についてはいずれの当事者も主張しなかった。⁽¹¹⁸⁾また、本件船荷証券は傭船契約と比べて簡潔かつ明瞭であって、⁽¹¹⁹⁾アメリカの海上物品運送法とその諸規定の適用について直接的に言及する条項はなかったが、CONGENBILL 書式による船荷証券の「一般至上約款」(general paramount clause)の解釈によって、アメリカの海上物品運送法の適用が認められている。この「一般至上約款」は、「積地国において、……立法化されているハーグ・ルールは、本船荷証券に適用される。積地国において施行されているそのような制定法がない場合には、揚地国の相当する制定法が適用される。しかし、このような強行的に適用される制定法がない運送に関しては条約〔ハーグ・ルール〕の条項が適用される」⁽¹²⁰⁾（2項a号）などを定めていた。⁽¹²¹⁾

さて、海上物品運送法4条5項の適用に関して、原審は「公平な機会法理」を前提に運送人による「公平な機会」の付与を肯定したが、控訴審は、前述した第9巡回区の Carman Tool 事件判決（〔判例5〕）および第1巡回区の Henley Drilling Co. v. McGee 事件判決（〔判例8〕）、そして Sturley の批判を⁽¹²²⁾挙げて、「公平な機会法理」の適用について「懷疑論」が増えていることを指摘しつつ、運送人の責任制限に関するコモン・ロー上の解釈の採用などについて検討を行った。以下では、原審と控訴審それぞれの判示をみてみよう。

1) 原審の判断

原審は、次の4つの点に基づいて、運送人は高い価額を通告する公平な機会が付与された事実についての「一応の証拠」を提示していると判示し、海上物品運送法4条5項の責任制限を⁽¹²³⁾認めた。第1に、「一般至上約款」を挿入している本件船荷証券は、揚地国であるアメリカの海上物品運送法の適用を規定していると解することができる。第2に、原告は、積荷がニュージャージーに向けられている（＝揚地国がアメリカである）ことから、海上物品運送法が強行的に⁽¹²⁴⁾（*ex proprio*）適用されることを認識すべきであった。第

3に、船荷証券には、「梱包数と種類；商品明細」という欄が設けられているが、この商品明細欄と当該契約書いずれにも物品の価額は通告されていない（商品明細欄には「420コイル」とその総重量のみ記載されていた）。第4⁽¹²⁵⁾に、原告は、本件物品の全額に貨物海上保険を付けることを選択している。これは、あらゆる潜在的損失について運送人による完全な補償を求めるものではなく（保険によるカバーを選択したものであり）、損害賠償額が運送人の責任制限制度により制限されることについての原告の認識を表すものであると説示した⁽¹²⁶⁾。これに対して、原告は、本件船荷証券は海上物品運送法4条5項の500ドルの責任制限に関して記載（＝4条5項を再述している規定の挿入）しておらず、物品の実価を記載する空欄も存在しないと述べ、運送人が荷送人に対して責任制限に関する告知と高い価額を通告する機会を与えない限り、運送人の責任制限制度は適用されないと主張して控訴した。

2）控訴審の判断

第3巡回区控訴裁判所は、アメリカの海上物品運送法が適用されるとした原審の判断に同意するが、本件の事実問題に関しては、原告に「公平な機会」が与えられているかどうかという問題にまで広げる必要はないと述べた⁽¹²⁷⁾。したがって、本件では「公平な機会法理」を適用することなく、原告が高い価額を通告しておらず、船荷証券に通告価額が記載されていない事実が認められることから、運送人の責任は包あたり500ドルに制限された。同控訴裁判所が「公平な機会法理」適用を否定した理由を、以下に確認してみよう。

①「公平な機会法理」適用の根拠となる判例の先例拘束性の否定

「公平な機会法理」の適用の当否を検討するに当たって、まず裁判所は、運送人の責任制限制度に関する制定法（海上物品運送法）が存在する以上、運送人の責任軽減を試みる約款（価額合意約款）の有効性確保の前提となる「料率選択権法理」に基づくコモン・ロー上の法理を適用する余地はなく、したがって、海上物品運送法の制定以前の裁判例は、「公平な機会法理」の先例にならないと説示した⁽¹²⁸⁾。そのうえ、同法理の採用につき、先例として引

用されている連邦最高裁の1953年 Nothnagle 事件判決（赤帽による旅客の手荷物の滅失について州際鉄道運送人の責任制限が否定された事例）は、次の**3**つの理由を根拠に、先例としての拘束力を有しないと判示した。⁽¹²⁹⁾第**1**に、同事件は鉄道運送に関する判決であり、運送人の責任額の高低を選択できる公平な機会法理を海上物品運送の領域まで拡張できるかどうかについて裁判所は判断していない。第**2**に、「公平な機会」という語は傍論において示されたものである。第**3**に、商業に従事する荷送人ではなく船荷証券を見たことがない個人旅客の権利について認めた判断であり、判示のなかでは「旅客の手荷物の滅失に関する判例である」ことが強調されていると指摘した。

なお、裁判所は、海上物品運送法**4条5項**に関連するいくつかの連邦最高裁判例のなかで、通し船荷証券のヒマラヤ条項により鉄道運送人は海上物品運送法**4条5項**の利益を援用することができるとした2004年 Norfolk Southern Ry. Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd. 事件判決⁽¹³⁰⁾（以下、「Kirby」事件判決という。）において「公平な機会法理」が言及されているとしても、これは単なる事実認定の関係で述べたものに過ぎないと指摘している。同判決は、機械入りコンテナ10個（本件物品）のオーストラリアのシドニーからアメリカのハンツビルまでの通し運送につき、最終仕向地までの鉄道運送中に貨車の脱線事故によって本件物品が損害を受け、150万ドルの損害額が発生したという事案に関するものである。船荷証券に関しては、フレイトフォワードナーが荷主（被上訴人）に対して発行した船荷証券（＝ハウス B/L）と、海上運送人がフレイトフォワードナーに対して発行した船荷証券（＝マスター B/L）があり、それぞれ海上物品運送法**4条5項**の責任制限条項とヒマラヤ条項などが挿入されていた。そして、鉄道運送人は、海上運送人と雇用関係にあった。連邦最高裁は、これら二つの船荷証券のヒマラヤ条項に基づいて鉄道運送人が海上物品運送人の責任制限制度の保護を受けることができるか否かを当事者の契約解釈に関する問題として捉えた。そこで、船

荷証券は運送契約に基づいて発行される証券であることから、船荷証券の規定に基づき鉄道運送人の責任は1包(コンテナ1個)あたり500ドルに制限されると判示している。

ところで、「公平な機会法理」は、フレイトフォワードが発行した船荷証券の責任制限条項の内容を確認する際⁽¹³¹⁾に言及されている。連邦最高裁は、「運送人は荷送人に対して価額を通告する公平な機会を付与すべきである」とした Nothnagle 事件判決を引用して、この船荷証券(契約)の交渉において、「荷主は機械の全額を通告する機会、そしてフレイトフォワードがその価額に対して責任を負わせる機会を有していた。……荷主は、機械の真価を下回るフレイトフォワードの契約責任制限を承諾した。これは、おそらく安い運賃率を払った結果であろう」と述べている⁽¹³²⁾。この点について、本件の控訴裁判所は、次のように説示した。

「〔最高裁判決が〕公平な機会法理について言及しているものの、我々は、〔これを〕同法理が拘束力を持つ法であることを判示するものとして理解しない⁽¹³³⁾」。また、「公平な機会」という語は、海上物品運送法に関する判例ではない Nothnagle 事件判決の判示を要約する際の引用に過ぎない⁽¹³⁴⁾。つまり、上述した Kirby 事件判決は、公平な機会法理を適用することができるか否かの問題に直面しておらず、法律問題として承認も否定もしていないといえよう。

したがって、裁判所は、先例によっては「公平な機会法理」の適用を認めることができないため、海上物品運送法4条5項の文言に基づいて公平な機会法理の適用可能性を決定すべきであると述べ、同規定の内容を検討した。これは、次項において確認する。

②海上物品運送法4条5項の規定内容の検討

海上物品運送法4条5項によると、「物品の種類および価額が荷送人により船積み前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合を除き」、運送人の責任は「包または慣習の運送賃単位」あたり500ドルに制限

され（1文）、そして運送人と荷送人の間の約定によって、法定限度額を超える最高額を定めることができる（2文）。

控訴裁判所は、この4条5項の規定からも「公平な機会法理」を適用する根拠ないことを確認した。すなわち、4条5項1文ただし書きの「荷送人により……通告され」との文言を強調しながら、荷送人が500ドルの責任制限の排除を望む場合に、物品の高い価額を通告する責任を明確に荷送人に負わせていると述べた。続いて、この文言には、責任制限排除に関する荷送人への告知も、船荷証券の形式も、さらに通告価額に応じて算出される高い運賃率に関して何ら関係する定めもないことを指摘した⁽¹³⁵⁾。これは、1980年代の第9巡回区控訴裁判所が「公平な機会」の要件として求めてきた海上物品運送法4条5項の再述や通告価額記載欄、第5巡回区控訴裁判所が求めている（異なる運賃率を規定している）タリフの存在という要件を否定するものと思われる。

さらに、裁判所は、「500ドルの責任制限が適用されるか否かは、荷送人が高い価額を通告しなかったことのみを条件とする。4条5項の2文は、500ドルの限度額を変更するための運送人と荷送人との間の『合意』を強調している。同様に、船荷証券は運送人によって発行されるため、運送人の同意なしには価額の通告が船荷証券に『記載される』(inserted) ことはない。」と述べつつ、⁽¹³⁶⁾「公平な機会法理」を〔採用すること〕は、事実上、運送人に荷送人のあらゆる通告に同意することを要求することになると述べた。⁽¹³⁷⁾

つまり、公平な機会法理を批判する裁判所は、荷送人が価額を通告しても、運送人がその価額を船荷証券に記載（＝同意）しない限り、責任制限は排除されないという理解を示している。これに対して、「公平な機会法理」を採用している裁判所は、荷送人に価額通告の機会が付与されなかったことだけをもって、運送人は責任制限制度の利益を享受することができないと解する。それゆえ、実際、同法理によって運送人に責任制限排除（＝通告価額の船荷証券への記載）が強制されていることを指摘するのが第3巡回区控訴

裁判所の立場であろう。このような理解は、裁判所が4条5項の文言通りより自然に解釈すると、運送人が荷送人より通告される高い価額を承認し、あるいは、法定限度額よりも高い限度額を合意しない限り、運送人の責任は「包あたり500ドル」を超えないと説示していることからも確認できる。⁽¹³⁸⁾

他方で、ほとんどの荷送人は商業上のプロとして、海上物品運送法の諸規定について精通しているから、専門性のない荷送人に配慮する「公平な機会法理」を適用することは適切ではなく、また海上物品運送法が摂取しているハーグ・ルールは、「公平な機会法理」を予想していないことも指摘した。⁽¹³⁹⁾

これまでの検討に基づいて、裁判所は「当裁判所を拘束する判例法の中には公平な機会法理は見いだせなかった。海上物品運送法の適用につき、『公平な機会法理』は全く受け入れられない。我々は、海上物品運送法4条5項に規定されている文言通りに(as written)適用する」と判示しており、本判決は「公平な機会法理」から完全に脱却するものと評価することができる。⁽¹⁴⁰⁾
 だろう。⁽¹⁴¹⁾

おわりに

アメリカでは、1924年のハーグ・ルールに基づく1936年海上物品運送法の責任制限規定(4条5項)の適用に際して、いわゆる「公平な機会」の存在が前提とされてきた。言い換えれば、物品の価額通告により運送人の責任制限を排除する機会を荷送人に与えている4条5項1文のただし書きに関連して、アメリカ裁判所は、運送人は荷送人に対して「高い価額を通告する公平な機会」を付与すべきであるとする解釈(「公平な機会法理」)を展開してきている。これは、同じ条約を摂取している諸外国ではみられないアメリカ裁判所による独自の解釈であるものの、その具体的な認定に際しては裁判所の間の解釈が必ずしも一致せず、運送人の責任制限制度の適用に著しい混乱を生じさせている。

本稿は、こうしたアメリカ裁判所の独自の解釈について、コモン・キャリ

アの責任額を軽減する約款の有効性の判断において適用された「料率選択権法理」が「公平な機会法理」と関連付けられたことを概観することにより、その歴史的な背景を考察した。そのうえで、海上物品運送法4条5項をめぐる「公平な機会法理」の適用について、とくに1990年代以降の判例を検討することによって、同法理の適用については1980年代の解釈から変化がみられることを示した。

まず、アメリカ裁判所が、海上物品運送法4条5項を、「荷送人に対する料率選択権の付与」を責任制限の前提とする運送人の責任額を一定額に定める約款と同趣旨のものと理解したうえで、コモン・キャリアの責任制限に関するアメリカ裁判所の伝統的な解釈を条約規定の適用に際しても踏襲したと思われることを指摘した。本稿で確認したように、条約により運送人の責任制限制度が採用される以前、アメリカでは「料率選択権法理」を前提として運送人の責任額を定める約款が有効と認められていたため、実際、運送人は責任額を制限することが可能であった。このことを背景として、条約に基づく海上物品運送法4条5項の適用に際しても、「料率選択権法理」を根拠とする「公平な機会法理」がアメリカにおいて採用されたものと考えることができる。

次に、1990年代以降の「公平な機会法理」をめぐる解釈の変化を考察した。これは、海上物品運送法4条5項は条約の責任制限制度そのものを採用したものであるなどと主張することにより、同条の適用に際するこの法理の適用を批判した学説（Sturleyの見解）から強い影響を受けたものである。とくに、第9巡回区控訴裁判所における「公平な機会」付与の判断基準は、1980年代に比べて大きく緩和されることになった。

すなわち、運送人の責任制限を排除するための価額通告（の機会）を荷送人に了知させることを重視した船荷証券の表面における海上物品運送法4条5項の再述、通告価額の記載用の記載欄、そして、裏面約款の印刷態様は、もはや公平な機会の付与の有無を判断する基準とはされていない（ただし、

海上物品運送法の適用を条件とする至上約款と同法4条5項を明示した責任制限条項は最低限必要であろう。)。さらに、荷送人の専門性と、荷送人による価額通告がほとんどなされていないという実務を斟酌しつつ、「貨物海上保険の付保」が、荷送人が物品の価額を通告せず、物品の損害に対する責任制限のリスクは保険によって填補を受けようという「意図的な選択」(＝高い価額を通告するための公平な機会について荷送人は了知していた＝荷送人に対し公平な機会が付与された)と解されており、これも「公平な機会」の付与の有無を判断する一つの基準となっていた。なお、第1巡回区控訴裁判所は、「公平な機会」の付与に関して他の裁判所から課せられているいかなる要件も問題とせず、運送人による公平な機会の付与を認定しており、第3巡回区控訴裁判所はこの法理を採用することなく海上物品運送法の責任制限規定の適用の有無を判断した最初の裁判所となった。

このように、「公平な機会法理」をめぐるアメリカ裁判所の解釈は、1990年代以降は明らかに変化してきているといえる。これは、アメリカ裁判所が、実務において価額通告がほとんどない事実の存在に加え、海上物品運送法4条5項と条約4条5項のいずれにおいても「公平な機会の付与」に関する具体的な規定がないことなどから、「公平な機会法理」に依拠した独自の解釈の問題性を認識した結果であるように思われる。もっとも、アメリカ裁判所では、依然として荷送人に対する「公平な機会」の付与自体を運送人に求めていることに変わりはなく、その際の付与の判断基準のほかに、この場合に「公平な機会法理」を適用することの可否をめぐる裁判所間の解釈の相違が継続している。しかし、本稿の検討から、現在のアメリカ裁判所は、海上物品運送法4条5項の適用に際して必ずしも「公平な機会法理」を採用しないという考え方に、すなわち同法理からの脱却という方向に進む過渡的段階にあるといえるのではないだろうか。

- (1) 494 F.2d 438, 1974 AMC 937 (9th Cir. 1974).
- (2) たとえば、『本運送品の滅失毀損の場合に於いて運送人は百弗以上の責任を負わず』とか『本運送品の価額は百弗を超過せず』等の約款がある（田中和夫「米國運送上に於ける價額約款の効力——特に渡違の場合に於ける——」法学協会雑誌46巻10号（1928）1750頁）。
- (3) このような約款の利用については、コモン・キャリアの公共的性質および契約締結における運送人と荷送人との不平等な立場などにより、自己（または代理人、使用人）の過失の結果による責任を免除する契約は「公序」（public policy）に反し無効とされたため（これらを示す判例の分析としては、田中・前掲注（2）1749頁以下を参照。）、運送人は、もはや過失による責任について免責を確保することができず、運送人の責任を軽減するための新たな試みとして損害賠償額を一定額に制限し始めたと指摘されている（Edwin C. Goddard, *Contract Limitations of the Common Carrier's liability*, 8 MICHIGAN LAW REVIEW 531, 543 (1910)）。
- (4) 相原隆『海上運送人責任法の展開』（成文堂、1999）47頁、57頁。
- (5) MICHAEL F. STURLEY, 2A BENEDICT ON ADMIRALTY § 12 at 2-5, § 166 at 16-25 (2003); see also, ERLING SELVIG, UNIT LIMITATION OF CARRIER'S LIABILITY 25 (1961) at 34.
- (6) STURLEY, *supra* note 5, § 12 at 2-5.
- (7) Harter Act § 1, 46 U.S.C. app. § 190. See Frederick Green, *The Harter Act*, 16 HARVARD LAW REVIEW 157, 159 (1903); see also, SANFORD D. COLE, THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1924 14 (4th ed. 1937).
- (8) STURLEY, *supra* note 5, § 166 at 24-5.
- (9) 112 U.S. 331 (1884). 同判決は、「価額合意約款」の性質について、「運賃料率を決定するための価額の合意を目的とする」ものであり（相原・前掲注（4）55頁）、コモン・キャリアの過失に基づく損害について運送人を免責するものではないと解した（112 U.S. 331 at 341）。本件の詳細については、相原・前掲注（4）50頁以下を参照。
- (10) Hart 事件判決は、「価額合意約款」の有効性を認めることについてのリーディングケースである（田中・前掲注（2）1753頁）。アメリカ裁判所における「料率選択権法理」の生成過程については、相原隆「アメリカにおける『料率選択権』法理の生成とその意義——運送人責任制限の正当性をめぐって——」関東学院大学経済系147集（1986）61頁（相原・前掲注（4）47頁所収）を参照。

- (11) 荷送人に対する料率選択権の付与は、運送人の責任額を制限する約款から過失免責としての性質を除去する一方で(相原隆「運送人の責任制限と公平な機会」海事法研究会誌79号(1987) 2頁)、運送人の責任制限を制約するものとして機能した(STURLEY, *supra* note 5, § 166 at 16-25)。このようなアメリカ裁判所の解釈について、Michael F. Sturley, *The Fair Opportunity Requirement under COGSA Section 4(5): A Case Study in the Misinterpretation of the Carriage of Goods by Sea Act*, 19 JOURNAL OF MARITIME OF LAW AND COMMERCE [hereinafter *J. Mar. L. & Com.*] 1, 7 (1988) (Part I) は、コモン・キャリアの一般責任原則に対するコモン・ローの例外(exception)であると指摘する。
- (12) 346 U.S. 128 (1953).
- (13) 同法は、州際運送中に生じた物品の損害に対する運送人の責任を連邦法として統一するために、1906年に州際通商法を修正したものである。運送人の責任を免除する契約を禁止していた同修正法の20条11項は、1915年の第一カミンズ修正法(First Cummins Amendment, 1915)と1916年の第二カミンズ修正法(Second Cummins Amendment, 1916)による「ただし書き」の修正を経て、鉄道旅客運送による手荷物と、生物を除く運送品については価額合意による運送人の責任制限を認めている(田中・前掲注(2) 1763頁、相原・前掲注(4) 54頁)。
- (14) 相原・前掲注(4) 60頁
- (15) すなわち、州際通商法は、複数の州にまたがる州際鉄道運送に対して、個々の州法による規制が不可能であったこと、また鉄道運送の利用をめぐる不公正な差別運送賃の問題(「一部の独占的な路線では法外な運賃が課せられ、他方、競争的な路線では大規模な荷主に対してリベートの払い戻しや有利な運賃」が適用されるなど)により、連邦による規制が求められ成立したものである(佐合紘一「アメリカ鉄道証券・財務に対する連邦規制の展開——1887年州際通商法から1920年運輸法まで——」大阪市立大学経営研究40巻3号(1989) 2頁以下を参照)。
- (16) Clyde B. Aitchison, *The Evolution of the Interstate Commerce Act:1887-1937*, 5 GEORGE WASHINGTON LAW REVIEW 289, 313-4 (1936).
- (17) 相原・前掲注(4) 60頁。
- (18) 相原・前掲注(4) 60頁。
- (19) *Nothnagle*, 346 U.S. 128 (1953) at 135.
- (20) Sturley, *supra* note 11, at 10; *see also*, Daniel A. Tadros, *COGSA SECTION 4(5)'s "Fair Opportunity" Requirement:U.S. Circuit Court Conflict and Lack of*

International Uniformity; Will the United States Supreme Court ever Provide Guidance?, 17 TULANE MARITIME LAW JOURNAL [hereinafter *Tul. Mar. L. J.*] 17, 23 (1992-1993).

(21) 494 F.2d 438, 1974 AMC 937 (9th Cir. 1974).

(22) 本件の最初の目的地はカナダのバンクーバーであったが、労働争議によりアメリカに変更された (*Tessler*, 494 F.2d 438 at 440)。

(23) *Id.* at 443.

(24) その他、*Sommer Corp. v. Panama Canal Co.*, 475 F.2d 292, 1973 AMC 2053 (5th Cir. 1973) が引用されている。同判決では、ニューオーリンズからパナマのバルボアまでの通し運送につき、積替港であるパナマのクリストバルで行われた荷揚作業と運送人側の車への積込作業中に生じた損害（3個の包が損傷）に対して、運送人がハンドリング・タリフに基づく責任制限を主張した。第5巡回区控訴裁判所は、荷送人が当事者間の建設工事契約のオプションとして提供された無料の海上運送および鉄道運送を利用した特有の事情を認定し、物品の船積みが終わるまで荷送人に高い価額を通告する公平な機会が付与されなかったと判示して運送人の責任制限を認めなかった。

(25) 201 F.2d 281, 1953 AMC 86 (2d Cir. 1953). 同判決では、ドイツから韓国に向けて航海中に船舶の火災によって生じた本件物品（10台の機関車と炭水車）の全損について運送人の責任制限をめぐる争いになった。第2巡回区控訴裁判所は、海上物品運送法が適用されない場合には、運送人の責任制限規定は「料率選択権法理」を充たすべきであると述べつつ、本件では「責任制限を回避する機会」が与えられなかった事実について荷主による立証責任は果たされなかったと判示した（201 F.2d 281 at 285）。

(26) 相原・前掲注（4）73頁。

(27) 相原・前掲注（4）71頁も、本件で引用されている *In re Isbrandtsen Co. v. United State* 事件判決について、「この判決の射程が海上物品運送法の適用される運送に及ぶのかどうかは必ずしも明確ではなかった。」と指摘している。

(28) この点に関しては、運送人の責任額の軽減を試みる価額合意または責任制限約款（＝アメリカの慣習）が、1910年カナダ水上物品運送法 8条（海上運送人の責任を1包あたり100に制限する制度）の立法に影響を与えたという見解がみられる（SELVIG, *supra* note 5, at 24）。これと同様の指摘をするものとして、相原・前掲載（4）41頁がある。また、ハーグ・ルールの草案を作成した1921年ハーグ会議

においても、この8条が定める「〔1包あたり〕100ドル」の限度額は、当時のアメリカで定着していた船荷証券上の「1包あたり100ドル」を責任限度額と定める慣習が反映されたものであるとする見解をみることができる (International Law Association, Third Day's Proceedings, Thursday, 1st September, 1921 at 174, reprinted in 1 Michael F. Sturley, *The Legislative History of the Carriage of goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, (1990) at 280)。これららの見解によると、カナダ水上物品運送法の8条を基礎とする条約4条5項の制定には、アメリカの慣習が少なくとも何らかの影響を及ぼしていたと考えることができるだろう。

(29) THOMAS J. SCHOENBAUM, *ADMIRALTY AND MARITIME LAW* 653 (5th ed. 2012).

(30) *Id.* ; see also, Jerome C. Scowcroft, *Recent Developments Concerning the Package Limitation*, 20 J. MAR. L. & COM. 403, 404-5 (1989).

(31) それゆえ、「公平な機会法理」の正確な定義も裁判所の間で相違が生じている (STURLEY, *supra* note 5, § 166 at 16-28; see also, David w. Robertson & Michael F. Sturley, *Recent Development in Admiralty and Maritime Law at the National Level and in the Fifth and Eleventh Circuits*, 37 TUL. MAR. L. J. 401, 464 (2012-2013))。

(32) See Arik A. Helman, *Limitation of Liability under COGSA: In the Wake of the Fair Opportunity Doctrine*, 25 TUL. MAR. L. J. 299, 303-4 (2000)。なお、Tadros, *supra* note 20, at 27は、第2巡回区控訴裁判所および第4巡回区控訴裁判所も「公平な機会法理」を採用しているが、「公平な機会」付与の判断基準は第9巡回区控訴裁判所よりは厳格ではないと指摘する。

(33) 先行研究として、相原隆「アメリカにおける『料率選択権』法理の現代的機能——運送人の責任制限と公平な機会——」関東学院大学経済系148集(1986)57頁(相原・前掲注(4)70頁所収)、永井和之「米国海上物品運送法第四条(五)但し書における“公平な機会理論 (the theory of fair opportunity)”の意義について——我国の国際海上物品運送法一三条を考えるにあたって——」比較法雑誌16巻1号(1982)1頁がある。なお、栗田和彦「運送品の価額通告制度について」関西大学法学論集46巻4～6号(1997)309頁-312頁は、「運送人の責任制限制度の合理性・合憲性における価額通告制度の検証」につき、アメリカの公平な機会法理といくつかの判例を紹介している。

(34) Tadros, *supra* note 20, at 25.

- (35) Sturley, *supra* note 11, at 14-5.
- (36) このような解釈は「現実の告知」(actual notice)といわれている (Helman, *supra* note 32, at 303)。これは、運送人の責任制限およびそれを排除するための価額の通告について、船荷証券の責任制限条項に明確に記載することを要求する手法である (*Id.*)。
- (37) 船荷証券の責任制限条項が海上物品運送法 4 条 5 項の適用を間接的に記載している場合には、「公平な機会」の付与は否認される。すなわち、Komatus, Ltd. v. State Steamship Co., 674 F.3d 806, 1982 AMC 2152 (9th Cir. 1982) は、船荷証券の至上約款、そして海上物品運送法 4 条 5 項を参照による旨を定める責任制限条項は、運送人による「公平な機会」付与の「一応の証拠」ではないと判示した。同判決の評釈として、竹村英貞「運送人の責任制限と“公平な機会”について」海運 663号 (1982年) 79頁 (戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈 (第 I 巻)』(1984) 199頁所収) がある。
- (38) 559 F.2d 1173, 1978 AMC 1834 (9th Cir. 1977)。同判決は、相原・前掲注 (4) 73頁にも紹介されている。判例評釈としては、竹村英貞「米国海上物品運送法 Sec.4(5) の但し書き条項と責任制限約款の効力について」海運636号 (1980年) 104頁 (戸田＝中村・前掲注 (37) 180頁所収) がある。
- (39) 559 F.2d 1173 at 1176.
- (40) *Id.* at 1177.
- (41) 1978 AMC 1839. 原審では、Tessler Bors 事件判決 ([判例 1]) に基づき、船荷証券の至上約款および海上物品運送法 4 条 5 項と同旨の運送人の責任制限条項は荷送人に対する「公平な機会」付与の「一応の証拠」を構成するが、本件船荷証券の規定は、荷送人にそのような機会を付与しておらず、海上物品運送法 4 条 5 項と矛盾すると判示した。
- (42) 1978 AMC 1893 at 1838, 559 F.2d 1173 at 1177.
- (43) Tadros, *supra* note 20, at 25.
- (44) WILLIAM TETLEY, 2 MARINE CARGO CLAIMS, 2186 (4th ed. 2008) も、同旨を述べている。
- (45) この点につき、Pan Am 事件判決 ([判例 2]) では、船荷証券の責任制限条項が海上物品運送法 4 条 5 項の内容について間接的な言及しかしていないため、「公平な機会」は船荷証券の表面にて提示」という基準を充たしていないと解されたこと Komatus, Ltd. v. State Steamship Co., 事件判決は指摘する。同判決の内容について

ては前掲注(37)を参照。

- (46) これについて、竹村・前掲注(38)105頁(戸田＝中村・前掲注(37)182頁)は、「公平な機会」が与えられていたという事実を判断する上での一つの基準になり得ることを示唆するものであると述べている。
- (47) 相原・前掲注(4)86頁は、「公平な機会の推定を得るためには、船荷証券に価額通告欄が必要である(ただし、価額通告欄の設置が唯一の方法というわけではない)」と解するのが、第9巡回区のほかに第2巡回区、第4巡回区、第7巡回区であると述べている。
- (48) こうした解釈を示す判例としては、*Fireman's Insurance v. S.S. President Eisenhower*, 1983 AMC 1221 (N.D. Cal. 1983)がある。同判決では、被告である運送人がシンガポールでの積み替えを行ったとき運送品が滅失したため、原告が運送人の責任を制限することができないと主張し、部分的略式判決を申し立てた。本件で発行された船荷証券には、海上物品運送法4条5項と類似の文言で運送人の責任制限を定めた条項(17条)があった。裁判所は、海上物品運送法4条5項(またはそれと類似する文言)の再述は、「公平な機会」の付与の「一応の証拠」となり、船荷証券の表面に通告される高い価額を記載するための空欄は必要ではないと判示した。運送品と海上運送契約の内容などの詳細については本件から確認することができない。
- (49) 694 F. 2d 609, 1983 AMC 885 (9th Cir. 1982). 同判決は、相原・前掲注(4)75頁にも紹介されている。判例評釈としては、竹村英員『『不当な離路』及び『公平な機会』と米国海上物品運送法 §4(5)』海運686号(1984)101頁(戸田修三＝中村眞澄監修『最新海事判例評釈(第Ⅱ巻)』(1992)254頁所収)がある。
- (50) 1974 AMC 937 at 942, 494 F.2d 438 at 443.
- (51) Michael F. Sturley, *An Overview of the Considerations Involved in Handling the Cargo Case*, 21 TUL. MAR. L. J. 263, 342 (1996-1997).
- (52) 運送人の責任制限制度に関して荷送人の了知を推定する解釈を「推定の告知」(constructive notice)という(Helman, *supra* note 32, at 304)。
- (53) Mary L. Moreland, *COGSA SECTION 1304(5): Fair Opportunity Update*, 20 TUL. MAR. L. J. 423 (1995-1996) at 440. なお、第11巡回区控訴裁判所も第5巡回区控訴裁判所のアプローチを採用している(*Unimac Co. v. C.F. Ocean Service, Inc.*, 43 F.3d 1343, 1995 AMC 1484 (11th Cir. 1995); *see also*, Helman, *supra* note 32, at 309)。他方、第9巡回区控訴裁判所では、タリフを根拠に、荷送人に対して

- 「公平な機会」を付与したという運送人の主張は否定されている（Komatus, Ltd. v. State Steamship Co., 674 F.3d 806, 1982 AMC 2152 (9th Cir. 1982) at 810-11, at 2157-58)。
- (54) 648 F.2d 415, 1983 AMC 929 (5th Cir. 1981). 同判決の評釈として、椿弘次「運送品の申告価額記載欄の有無と船荷証券の責任制限約款の効力」海運651号（1981年）89頁（戸田＝中村・前掲注（37）168頁所収）。
- (55) 559 F.2d 1173, 1978 AMC 1834 (9th Cir. 1977).
- (56) 同法の通称は、「合衆国の国際航洋通商輸送組織を改善するための法律」であり、外航海運規制のみを分離独立させたものである（野口邦輝『1984年米国海運法の解説—米国海運規制政策の遠隔と変遷—』（成山堂，1984）74頁）。他方、アメリカの1916年海運法（shipping Act, 1916）は、州際海運規制法として存続している。1916年海運法の制定から1961年ボナー法による改正までの経緯については、同書の11頁以下を参照。
- (57) 野口・前掲注（56）115頁。
- (58) *Brown & Root*, 648 F.2d 415 at 421. この点に関して、椿・前掲注（54）85頁（戸田＝中村・前掲注（37）175頁）は、アメリカでは「運送契約締結時に、運送人の船荷証券約款及びタリフに拠って契約するとの意思ないし明確な慣習が当事者間で認められれば、船荷証券が未発行であっても、船荷証券及びタリフが荷送人に公開され、その内容が自由に閲覧できることを条件に、これらが契約に摂取されていることは一般的に認められている。」と述べている。
- (59) *Brown & Root*, 648 F.2d 415 at 423.
- (60) Nicholas J. Healy, *Admiralty and Shipping*, 1982 ANNUAL SURVEY OF AMERICAN LAW 1, 10 (1982).
- (61) 648 F.2d 415 at 425.
- (62) 他方、単なる船荷証券の至上約款による海上物品運送法の摂取は、「公平な機会」の付与の「一応の証拠」ではないとされる（*Interflow Ltd. v. Burlington N. Santa Fe Ry. Co.*, 2005 AMC 2894 (S.D. Tex. 2005). また、備船契約を摂取した船荷証券における「海上物品運送法の単なる挿入」は、「公平な機会」が付与された事実を立証するものではないとした *TradeArbed Inc. v. Western Bulk Carriers K/S* (374 Fed. Appx. 464 (5th Cir. 2010) (per curiam)) 事件判決もある。
- (63) 発表された論文は、前掲注（11）を参照。そして、Michael F. Sturley, *The Fair Opportunity Requirement under COGSA Section 4(5): A Case Study in the*

Misinterpretation of the Carriage of Goods by Sea Act, 19 JOURNAL OF MARITIME OF LAW AND COMMERCE [hereinafter *J. Mar. L. & Com.*] 157 (1988) (Part II) がある。

(64) Sturley, *supra* note 63, at 157-8.

(65) *See Id.*

(66) *Id.* at 170.

(67) *Id.* at 190.

(68) *See Id.* at 179-80.

(69) *Id.* at 194.

(70) Sturley, *supra* note 11, at 20.

(71) Sturley, *supra* note 63, at 165.

(72) *Id.* at 160.

(73) その他、Sturley, *supra* note 11, at 25-6 は、アメリカ裁判所は1924年条約の制定におけるアメリカ法の影響を常に認識していると述べつつ、ハーター法がこれに多くの影響を与えているのは事実であるが、単にアメリカ法を条約化したものでないと指摘している。とくに条約 4 条 5 項は、ハーター法にはみられない規定であり、その制定にはアメリカの慣習（つまり、運送人の損害賠償額を軽減する約款）が意識されたものの、慣習そのものを採用したものではないと批判している（*Id.* at 26, n.139）。

(74) Sturley, *supra* note 63, at 203. さらに、アメリカ裁判所が法定限度額である「500ドル」の責任制限額が不当に低く、責任制限制度を不公平であり有用でもないとして認識しているため、「公平な機会」の存在を確認することで運送人の責任制限規定に制約を加えていると指摘し、運送人の責任制限制度は立法上の関係にあるものであるため、裁判所は簡単にその存在または妥当性を疑ってはならないと述べている（*Id.* at 177）。

(75) 871 F.2d 897, 1989 AMC 913 (9th Cir. 1988).

(76) 871 F.2d 897 at 900, 1989 AMC 913 at 916.

(77) Helman, *supra* note 32, at 305.

(78) この点について、Michael F. Sturley, *The Future of the COGSA Fair Opportunity Requirement: Is There Life After Carman Tool and Chan?*, 20 J. MAR. L. & COM. 559, 565 (1989) は、本件の 3 名の裁判官には先例を無効にする権限はなく、そのためには、所属裁判官全員の判断または連邦最高裁判所の判決が必要であ

ると指摘する。

(79) *Id.* at 563.

(80) 990 F.2d 444, 1993 AMC 1521 (9th Cir.1993).

(81) *Id.* at 1853.

(82) *Mori Seiki USA, Inc. v. M.V. Alligator Triumph*, 1992 AMC 1850 (C.D. Cal, 1992) at 1851.

(83) *Id.*

(84) 990 F.2d 444 at 449-50, 1993 AMC 1521 at 1526. また、アメリカの海上物品運送法は「物品が船積みされた時から船舶から荷揚げした時まで」（積地の船側から揚地の船側まで）の区間において強行的に適用されるため、船荷証券の2条に基づき本件は日本の国際海上物品運送法が適用されると主張したが、控訴審は、船荷証券7条2項（i）号の解釈により、アメリカの海上物品運送法が適用されたとした原審の判断を維持した（990 F.2d 444 at 448.）。

(85) 1992 AMC 1850 (C.D. Cal, 1992) at 1853. さらに、本件船荷証券の表面には、数行の文言しか記載されておらず、すべての条項は船荷証券の裏面に記載されているとも指摘している。

(86) 990 F.2d 444 at 449.

(87) 1992 AMC 1850 (C.D. Cal, 1992) at 1854. また原審は、高い価額を通告する公平な機会が与えられなかった事実の審理は、海上運送人と荷送人との交渉過程と関連しているが、本件の原告は、何らかの方法で責任制限を選択しない（＝排除する）、あるいは、貨物の価額を運送人に通告しようと試みた点に関するいかなる証拠も提出していないと述べた。

(88) *Mori Seiki v. M/V Shin*, 1989 AMC 374 (W.D.Tex. 1978).

(89) 871 F.2d 897 at 899-900.

(90) ここでは、*Institute of London Underwriters v. Sea-Land Service, Inc.*, 881 F.2d 761 (9th Cir. 1989) が引用されている。同判決では、45フィートのヨットの荷揚げ作業中に生じた損傷につき、海上物品運送法に基づく運送人の責任制限の適用の可否について争われた。本件船荷証券には、500ドルの責任制限に関する規定が再述されており（17条）、さらにその表面には、通告価額を記載するための空欄が設けられていたため、運送人による「公平な機会」の付与の事実が認められた。

(91) *Tessler Bros*, 494 F.2d at 443.

(92) *See Helman*, *supra* note 32, at 306. このような解釈を示すものとして、*Vision*

Air Flight Serv., Inc. v. M/V Nat'l Pride, 155 F.3d 1165 (9th Cir. 1998) と Kukje Hwajae Ins. Co. v. M/V HYUNDAI LIBERTY, 408 F.3d 1250 (9th Cir. 2005) がある。

(93) 26 F.3d 895, 1994 AMC 2162 (9th Cir. 1994).

(94) *Id.* at 899.

(95) *Id.*

(96) *Id.*

(97) *Stephen Nemeth*, 694 F.2d 609 at 612.

(98) *Sam Houston*, 26 F.3d 895 at 899, n.7.

(99) この点については、運送人側の地域担当マネージャーによる陳述（荷送人が本件運送人を利用して 7 回もその物品を発送していたこと）と港湾荷業者の部長による陳述（荷送人の積荷の船積みをも 10 回から 15 回くらい個人的に監督したことがあること）を根拠としている (*Id.* at n.8)。

(100) *Id.* at 900.

(101) このような解釈を批判する論文としては、Stanley L. Gibson, *The Myth of Cargo Insurance as Conclusive Evidence of Cargo Owner's Intent to Accept COGSA's \$500 Per Package Limitation*, 23 THE UNIVERSITY OF SAN FRANCISCO MARITIME LAW JOURNAL 81 (2010-2011) がある。同文献の 91 頁以下を参照すると、物品の高い価額を通告して割増運送賃を支払うことは、海上物品運送法上の運送人の潜在的責任額を加重することであり、貨物海上保険を付けることと同じではなく、さらに付保する目的には多数の理由があると指摘している。

(102) *See Id.* at 92.

(103) *See Id.* ところで、CIF 条件と CIP 条件の場合には、海上運送中の危険負担者たる買主のために売主（荷送人）が保険を手配することとなっている（木村栄一編ほか『海上保険の理論と実務』〔近内保利〕（弘文堂、2012）324 頁）。

(104) Gibson, *supra* note 101, at 92.

(105) *See Id.* at 101.

(106) 判例としては、Yang Mach. Tool Co. v. Sea-Land Serv., Inc., 58 F.3d 1350, 1995 AMC 2153 (9th Cir. Cal. 1995) と Akiyama Corp. of Am. v. M.V. HANJIN MARSEILLES 162 F.3d 571, 1999 AMC 650 (9th Cir. 1998) がある。

(107) たとえば、日本からアメリカまで運送された印刷機の荷揚げ中に生じた損害について、運送人の責任制限が肯定された *Nippon Fire & Marine Ins. Co. v. M.V.*

TOURCOING, 167 F.3d 99, 1999 AMC 913 (2d Cir. 1999) は、船荷証券の至上約款（11条）と責任制限条項（16条）、そして船荷証券の表面に設けられている通告価額記載欄は、荷送人に高い価額を通告する公平な機会が与えられたことを立証するものであると判示した。さらに、貨物海上保険の付保は、荷送人が比較的の低い限度額（4条5項）の適用についての可能性を認識したという事実を立証していると述べた。

(108) Gibson, *supra* note 101, at 89.

(109) 36 F.3d 143, 1995 AMC 173 (1st Cir. 1994).

(110) 本件の荷送人と本件物品の荷主の間では、プエルトリコで石油掘削を行うための契約が締結されており、荷送人が本件物品に貨物海上保険を付けていた。

(111) 36 F.3d 143 at 145.

(112) *Id.*

(113) *Id.* at 146.

(114) *Id.* n.5.

(115) こうした判示については、「公平な機会法理」の拡大解釈を否定した第9巡回区の Carman Tool 事件判決（〔判例5〕）が引用されている（36 F.3d 143 at 147）。また、Sam Huston 事件判決（〔判例7〕）を引用しつつ、荷送人が本件物品の全額に対して貨物海上保険を付けていることから公平な機会要件を充たしているとして述べた（36 F.3d 143 at 148, n.8）。

(116) 447 F.3d 212, 2006 AMC 1217 (3rd Cir. 2006). 本件は、Tetley, *supra* note 44, at 2190-1 においても紹介されている。同判決の評釈として、Alexander J. Marcopoulos, *Ferrostaal v. M/V Sea Phoenix: The Third Circuit's Sinking of the Fair Opportunity Doctrine*, 31 TUL. MAR. L. J. 679 (2006-2007) がある。

(117) これは、「ボルチック国際海運協議会」（BIMCO）の船荷証券書式であり、本件船荷証券は CONGENBILL 94書式によって発行されたものであると思われる。

(118) 447 F.3d 212 at 215 n.2.

(119) *Id.*

(120) *Id.* at 218.

(121) 本件では、アメリカの海上物品運送法が適用されるか、あるいは、チュニジアが批准しているハンブルク・ルール（Hamburg Rules）が適用されるかについても当事者間に争いがあったが、船荷証券の「一般至上約款」に基づき海上物品運送法の適用を認めた（*Ferrostaal, Inc. v. M/V Sea Phoenix*, 2005 AMC 581 (D.N.

- J. 2004)。
- (122) 447 F.3d 212 at 220 n.10.
- (123) 2005 AMC 581 (D.N.J., 2004).
- (124) 46 U.S.C.App. § 1312. を参照すると、海上物品運送法は、「外国貿易における合衆国の港へ又は港よりのすべての海上物品運送契約」に適用される。
- (125) 原告のドイツの親会社は、イタリア支社の Ace Insurance Group を通じて、本件物品に倉庫間の全リスクを付保していた (447 F.3d 212 at 215)。
- (126) この点については、第 9 巡回区控訴裁判所の 1989 年 Carman Tool 事件判決 ([判例 5]) および 1994 年 Sam Houston 事件判決 ([判例 7]) が引用されている。
- (127) 447 F.3d 212 at 229.
- (128) *Id.* at 221-2.
- (129) *Id.* at 223-4.
- (130) 543 U.S. 14, 125 S. Ct. 385, 160 L. Ed. 2d 283 (2004).
- (131) 同船荷証券には、フレイトフォワードの責任に関して、包あたり 500 ドルの責任制限のほかに、物品の重量を基準とする責任制限制度についても規定されていた。
- (132) さらに、Michael F. Sturley, *Carriage of Goods by Sea*, 31 J. MAR. L. & COM. 241, 244 (2000) を引用しながら、高い価額を通告する公平な機会の荷送人への付与は、「この業界では一般的である」と述べる。しかし、この Sturley の論文は、「公平な機会法理」が海上物品運送法 4 条 5 項の文言、歴史、目的と矛盾していることなどを根拠に、同法理の適用を批判するものである。この論文を引用している最高裁の意図は明らかではないように思われる。この点、本件 ([判例 9]) においても同様の指摘をみることができる (447 F.3d 212 at 224)。
- (133) 447 F.3d 212 at 224.
- (134) *Id.*
- (135) *Id.* at 227.
- (136) *Id.*
- (137) *Id.*
- (138) *Id.*
- (139) なお、裁判所は Sturley の見解 (Sturley, *supra* note 63, at 166-69) を引用して、コモン・ロー諸国であるカナダの裁判所は、公平な機会法理の適用を明らかに否定していると述べている (447 F.3d 212. at 228)。この点に関して、WILLIAM

TETLEY, MARINE CARGO CLAIMS 442 n. 39 (2d ed. 1978) は、アメリカの「公平な機会法理」に基づく解釈は過度な制約であると指摘しながら、高い価額を通告する（荷送人の）権利は法律（＝海上物品運送法）に基づくものであるが、同法は船荷証券にその権利を記載する（運送人の）義務を定めていないと述べる。また、TETLEY, *supra* note 44, at 2185 n.212は、カナダの裁判所はアメリカの「公平な機会」要件を明確に認めておらず、イギリスにおいてもこの概念は受け入れられなかったと指摘する。

(140) 447 F.3d 212 at 229.

(141) TETLEY, *supra* note 44, at 2191は、アメリカの他の控訴裁判所や連邦最高裁も、「公平な機会法理」に関する第3巡回区控訴裁判所の解釈を徐々に導くことが期待されると述べる。他方、Rikki Simmons, *Boats 'N Woes*, 4 SAVANNAH LAW REVIEW 151, 171 (2017) は、「公平な機会法理」の採用を否定した第3巡回区控訴裁判所の判決後も、同巡回区が管轄する地裁では、依然として「公平な機会法理」が検討されていると指摘する。すなわち、Jean-Baptiste v. New York Terminal 1, Inc., No. 13-1656, 2014 WL 495160 (D.N.J. Feb. 6, 2014) では、自動車のアメリカからハイチまでの海上運送契約に基づき発行された船荷証券に海上物品運送法の摂取を定めた至上約款はあったが、500ドルの責任制限に関しては漠然とした内容しか記載されていないこと、また責任制限を排除するための価額通告について明示されていない（＝公平な機会が付与されなかった）ことを理由に、運送人の責任制限を主張する略式判決の申立てが棄却された。

【付記】本稿は早稲田大学特定課題研究助成費（課題番号2016S-016）による研究成果の一部である。

